Jules Verne

ROBUR IL CONQUISTATORE

A cura di Giansiro Ferrata e Mario Spagnol.
Copyright Arnoldo Mondadori Editore 1971.
Titolo dell'opera originale: "Robur le Conquérant".
Prima edizione Gli Oscar agosto 1971.
Su concessione Arnoldo Mondadori Editore.

SOMMARIO.

Introduzione a Verne e a "Robur il Conquistatore" di Giansiro Ferrata: pagina 4.

1. Dove il mondo scientifico e il profano rimangono egualmente perplessi: pagina 40.
2. Nel quale i membri del Weldon Institute litigano, e non riescono poi a mettersi d'accordo: pagina 54.
3. Nel quale un nuovo personaggio non ha bisogno d'essere presentato perché si presenta da solo: pagina 69.
4. Nel quale il domestico Frycollin tenta, invano, di farsi ascoltare: pagina 82.
5. Nel quale ci si accorda per una sospensione delle ostilità fra il presidente e il segretario del Weldon Institute: pagina 93.
6. Che ingegneri, studiosi della meccanica e altri scienziati faranno forse bene a saltare: pagina 107.
7. Nel quale Zio Prudenza e Phil Evans rifiutano, ancora, di lasciarsi convincere: pagina 120.
8. Nel quale si vedrà come Robur si decida a rispondere all'importante domanda che gli vien posta: pagina 134.
9. Nel quale l'"Albatros" percorre circa diecimila chilometri, che terminano con un balzo prodigioso: pagina 152.
10. Nel quale si vedrà come e perché il negro Frycollin fu trascinato a rimorchio: pagina 171.
11. Nel quale la collera di Zio Prudenza cresce come il quadrato della velocità: pagina 189.
12. Nel quale l'ingegnere Robur si comporta come se volesse concorrere al premio Monthyon: pagina 201.
13. Nel quale Zio Prudenza e Phil Evans attraversano un intero oceano senza patir il mal di mare: pagina 220.
14. Nel quale l'"Albatros" fa ciò che non si potrà forse mai fare: pagina 236.
15. Nel quale avvengono cose che meritano, davvero, di venir raccontate: pagina 257.
16. Che lascerà il lettore in un'incertezza forse sgradita: pagina 273.
17. Nel quale si torna due mesi indietro, e si fa un salto di due mesi avanti: pagina 283.
18. Che chiude la veridica storia dell'"Albatros" senza concluderla: pagina 301.
Note: pagina 319.
Vita e opere di Jules Verne: pagina 331.
Bibliografia delle opere principali di J. Verne: pagina 339.

INTRODUZIONE A VERNE di Giansiro Ferrata.

Tutti lo conoscono? Pochi sanno chi è?
Jules Verne è ancora uno scrittore quasi sconosciuto, fuori di Francia

VISIT…

o almeno in Italia? Le impressioni più facili dicono subito di no. Un'enorme, sempre nuova moltitudine di ragazzi "ha letto Verne", da cent'anni fa ai giorni nostri, anche in Italia, - e non sembra affatto che poi gran parte di quei lettori, generazione per generazione, diventati adulti o vecchi abbiano lasciato fuori dalla propria memoria "L'isola misteriosa", "Ventimila leghe sotto i mari", "Il giro del mondo in ottanta giorni" e altri libri dello stesso autore. Anzi. Credo che siamo in molti ad averne conosciuti, di quegli ex-ragazzi, parecchi disposti a riprendere nelle occasioni favorevoli un discorso su Verne con impegno, piacere, anche emozione tenace, come se ricordassero un primo amore di tutt'altro tipo.
Ed è mai veramente scaduta la classica discussione giovanile, fra innumerevoli italiani, relativamente alla superiorità di "Giulio Verne" o "Emilio Sàlgari" nei "libri d'avventure"? (Dico Ver-ne, con l'ultima vocale poco o niente muta: non come vuole una corretta pronuncia in francese. Verne, pronunciato tutto intiero, suona ancora come un piccolo Cavour dell'unità d'Italia tra i ragazzi che leggono, - con "Sàlgari", non l'ipotetico e raffinato "Salgàri", a far la parte del Garibaldi eroico e indomabile.)
Bene. All'incirca è così. Si aggiunga pure che Jules Verne ha trovato e trova ancora lettori italiani di tutte le età, per una buona porzione dei suoi ottanta romanzi o lunghi racconti. Infine da De Amicis a Bontempelli, a Landolfi e Sergio Solmi, Citati e molti altri tra i quali l'assolutamente modesto sottoscritto, l'interesse per questo autore ha prodotto forme o tentativi di sintesi giornalistica, critica, poetico-letteraria eccetera, riferibili spesso a un gusto non isolato. Quando, per esempio, la rivista francese "Arts et Lettres" poco dopo la seconda guerra mondiale, diede le prove di un'attenzione che si era diffusa tra i surrealisti delle nuove leve e alcuni loro coetanei, verso un Jules Verne lontanissimo dal risultare solo un generoso seme di fantasie giovanili o soprattutto un modello di profezie scientifiche, i rimbalzi della faccenda durarono a lungo anche da noi. Si può credere che avrà effetti non intieramente diversi la questione riaperta pochi mesi fa da un maestro di cultura nuova, Roland Barthes, sull'"Isola misteriosa", dopo altre non sempre valide esplorazioni rivolte all'argomento Verne da filologi e critici d'avanguardia, "strutturalisti" un po' accademici e letterati in regola con la moda. (1)
Ma appunto: fin dove lega, questo panorama così vario, con le nostre dirette conoscenze delle qualità narrative, dei temi e dei significati propri in larga misura ai romanzi di Verne? Chi è oggi per i suoi lettori italiani il romanziere Jules-Giulio Verne, con l'ultima vocale in qualche modo pronunciata, o sempre più spesso (com'è giusto ma anche in me un antico ragazzo vorrebbe il contrario) taciuta? Insomma, ci si chiede quanto valgano i nostri soliti o insoliti rapporti di lettura con le opere principali, medie e minori di questo fuorilegge della grande narrativa, per ambientarle in noi stessi uomini d'oggi. Le loro qualità autentiche riescono ad avere ora un senso coerente, fra un buon numero di lettori italiani, togliendosi in qualche modo dall'aggrovigliata matassa di una gloria che sopravvive attraverso vicende niente affatto concordi?
Libri come "I 500 milioni della Begum", "La Jangada", "La casa a vapore" sono stati letti molto, da persone d'ogni età, nell'800 e nel primo '900 finendo poi ai margini della fama conservata da altri. E, invece, i romanzi composti negli ultimi vent'anni della lunga vita di Verne hanno potuto emergere solo in tempi abbastanza recenti (oltre che in Francia nell'Unione Sovietica, negli Stati Uniti, e assai poco altrove) dall'isolamento in cui li aveva tenuti il loro stesso anticipare condizioni di realtà, fenomeni di carattere pratico e spirituale, maturati a poco a poco nella storia del '900: dal nazismo, dalla seconda guerra mondiale, in modi particolari, fino ai giorni nostri. Dopo il 1950 qualche film dava intanto uno slancio nuovo alla celebrità di "Ventimila leghe sotto i mari", del "Viaggio al centro

della terra", del "Giro del mondo in ottanta giorni". Due romanzi, a loro volta, già famosi: "Dalla terra alla luna" e "Intorno alla luna", presero un rilancio grazie alle passioni e agli interessi eccitati da quanto ormai ben sappiamo. Ma non ci fu nulla che si possa definire tuttora come un trasformarsi della situazione Verne nel pubblico italiano. Poco o nulla di nuovo, in merito alle più estese forme di conoscenza dei "Viaggi straordinari". (2). Una buona percentuale di essi, restava sempre cara ai ragazzi, e nota, familiare a parecchi altri lettori, senza che fosse davvero visibile una spinta a far più largo e meglio coltivato il campo delle esperienze dirette su questo romanziere.
Erano, certo, abbastanza ingrate le possibilità offerte dal mercato italiano, per una simile spinta. Difficile, difficilissimo scovare le vecchie traduzioni con i loro linguaggi infedeli e scorretti fino al ridicolo, ma, tante volte, pieni di sapore: quegli affascinanti volumi di sessanta, o settanta o novant'anni fa, che il materiale illustrativo d'origine francese arricchisce spesso in modo eccellente, quasi fondendosi con le vicende e i personaggi creati dal narratore. Gran parte del Verne tradotto e pubblicato da ultimo in Italia ha preso invece forme editoriali un po' troppo a livello delle solite pubblicazioni per i giovani, che, ad ogni Natale, tornano d'attualità per chi ha da fare un regalo e poi aspettano via via i compleanni, gli onomastici, senza attirar il lettore maggiorenne che abbia voglia di scegliersi un romanzo "d'altri tempi". Le due brillanti eccezioni ricordate qui in nota (un'"Isola misteriosa" e un "Giro del mondo in ottanta giorni") non fecero primavera. Tutto questo aiuta a spiegare il tran-tran complessivo che ho accennato. Ma, per fortuna, da qualche anno il suo paese d'origine sta dimostrando l'opportunità di presentare Jules Verne all'attenzione del pubblico in una forma, in una prospettiva tutt'altro che vecchie.
Circa una trentina di romanzi verniani, mediante i "tascabili" ("livres de poche") delle edizioni Hachette, chiari, agili, eleganti con la massima semplicità, efficaci qui anche per i loro richiami alle fortune originarie dei "Voyages extraordinaires", sono entrati proprio nel vivo di un moderno gusto e spirito di lettura. Per un gran numero di francesi, naturalmente, in primo luogo; ma è noto come esistano dovunque lettori in buona armonia con le offerte editoriali in lingua francese. Il Verne già conosciutissimo, ma ancora capace di sorprendere molti con le sue attrattive e i suoi aspetti di novità; e quello che finora aveva quasi per tutti vegetato in margine alla gloria d'una decina di "capolavori" od era andato su e giù nell'interesse del pubblico, hanno preso in questi anni una relazione ugualmente spontanea con giovani e non-giovani, francesi e non-francesi da contare senza dubbio a centinaia di migliaia. Così le rinnovate premure degli studiosi, degli interpreti "d'avanguardia" trovano riflessi vivaci come non mai in una parte notevole di quanti comperano (e leggono...) romanzi soprattutto per motivi di tipo immediato, consumistico o no che sia giusto definirlo. Sembra un avvio alla miglior comprensione di uno scrittore ancora esposto a grossi travisamenti, più grossi che non siano portati a durare in molti altri casi. Resta, comunque, valida un'impressione diffusa: Jules Verne merita fortemente i larghi e intensi favori riscossi negli ultimi anni dall'insieme delle sue opere autentiche.
"La caccia al meteorite" ("La chasse au météore") per esempio, che uscì postuma nel 1908, ci si è ripresentata come una narrazione piacevolissima, dove stanno anche motivi d'interesse attuale chiaramente singolari. Parecchie altre sorprese darà al pubblico italiano una serie di opere pubblicate da Verne in età ormai senile, o tenute da lui fino all'ultimo nei propri cassetti.

Il successo nuovo e la reale attualità di Verne.

Tuoni, fulmini d'energia rigorosamente concentrata in un linguaggio poetico, letterario eccetera non li poteva a un tratto né mai scatenarci addosso questo romanziere. Le sue grandezze che maturarono dopo un noviziato svoltosi a livelli mediocri in campo teatrale e l'improvvisa rivelazione di un talento singolarissimo, tutto suo - nella narrativa d'avventure - ma utilitario più che veramente libero, egli non le raggiunse mai attraverso una volontà artistica da cui fosse preso in assoluto: tendeva a soddisfare certe esigenze tipiche degli appassionati alle vicende avventurose, appunto, in un'epoca di magnifico sviluppo per la scienza, la tecnica, le esplorazioni o le conquiste di territori nelle più svariate parti del mondo; quegli appassionati erano in prevalenza giovanissimi, per età o temperamento, e dal 1863 delle "Cinque settimane in pallone" al '74 dell'"Isola misteriosa" e così in poi la genialità non solo inventiva, ma pienamente narrativa di Jules Verne rimase commisurata anche alla giovinezza dei suoi lettori più caratteristici. Ci sono opere, come "Ventimila leghe sotto i mari" e poi specialmente "L'Isola misteriosa", che segnano davvero le cime di quella genialità pure nel senso artistico-poetico. Verne, poco più che quarantenne allora, vi era arrivato unendo con meravigliosa naturalezza la forza dell'ispirazione e il rilievo in sé perfetto degli sviluppi costruttivi, narrativi, variamente artistici, al funzionalismo dei rapporti con un suo pubblico ormai ben identificabile, nei luoghi più diversi. Non cercò di svolgere con un'ulteriore autonomia creativa il linguaggio così ottenuto. Anno per anno, fino al 1905 in cui la morte fermò un lavoro ancora straordinariamente efficace, Jules Verne produsse insieme le espressioni della propria fantasia, orientata spesso con fervore dalle idee sul futuro del mondo umano, e gli effetti di ciò che i lettori stessi avevano indirettamente richiesto alla macchina operosa in lui senza tregua. E' il limite della sua personalità come artista. Tuttavia, è anche diventato un mezzo, uno strumento per risultati eccezionali, inconfondibili con qualunque altra forma di successo concreto nell'arte del narrare, come in quella d'esprimere determinate visioni sul mondo che riguarda le sorti umane; e (se l'uno o l'altro libro di Verne può a volte contar poco) è realmente a un "viaggio straordinario" che ci invitano le sue moltissime opere vive.

Movimento, ambientazione, struttura di tipo realistico sono, in esse, caratteri frequentemente realizzati a meraviglia. Tutto il congegno narrativo ha una logica impeccabile, nei suoi modi sciolti e rapidi quando vogliono esserlo, o analitici o governati da un solido equilibrio di fatti e osservazioni; possono dimostrarsi quanto mai interessati alla ricostruzione storico-geografica di avvenimenti su cui si innesta la vicenda di un romanzo, a un questionario scientifico o tecnico, all'esame preciso di un personaggio di un ambiente di un insieme di circostanze; ma c'è sempre qui, nei fatti, un dinamismo che via via torna a prendere valore immediato di racconto. Anima tutte queste opere un'immaginazione rivolta, sì, anche a produrre effetti gradevoli o appassionanti per un numero enorme di lettori, ma altrettanto fondata su proprie leggi organiche, su una ricchissima varietà d'elementi particolari e su un'intelligenza audace, sicura, penetrante da molti lati nella materia oggettiva e soggettiva che le sta a cuore. Quanto ai personaggi è ben giustificata la loro qualifica, spesso, di "indimenticabili". E se, romanzo per romanzo, una grande vivacità umoristica si conferma parte integrante d'ogni miglior risultato, Verne non sa meno dar un respiro di verità complesse alle trame da lui svolte con felice misura. Le invenzioni fondamentali per decine e decine di opere ammettono solo qualche confronto molto alto, nell'insieme: con alcuni narratori pienamente creativi. Mentre è magistrale, qui, l'arte del costruire, distribuire, tener al passo giusto un'intiera vicenda lungo i suoi mutamenti e salti di ritmo,... nelle dimensioni tattiche o strategiche: lasciando illesa quella naturalezza di timbro intimamente affettuoso, che il

Verne maggiore porta a essere così amabile.
Conta, allora, in misure decisive la forza da cui vengono innalzate le varie doti di cui ho fatto cenno, e altre: il loro vivere su un piano d'umanità tutta originale e largamente civile.
Ma non è incauto il vedervi oggi singolari pregi moderni? Non è cosa d'altri tempi l'umanesimo tra positivistico e romantico-idealista, cui lo scrittore pare dar tante volte la rappresentanza conclusiva di un suo spirito amico alle scienze, alle nuove risorse della tecnica e alla ragione ragionante in ogni campo, ma assai più fiducioso nei buoni sentimenti, nelle vere energie morali, nella lealtà verso gli altri e se stessi? Fino al punto, Verne, da risolvere quasi tutte le proprie ampie costruzioni narrative in vittorie finali dei Personaggi Buoni, con aspetti fortunosi da un lato e che, da altri, lascerebbero credere all'intervento in extremis di qualche Provvidenza.
Nel ciclo di romanzi da cui è meglio rappresentato come artista ("I figli del capitano Grant", "Ventimila leghe sotto i mari" e "L'Isola misteriosa"), egli dà anche la maggior chiarezza al senso positivo di tutto questo. Bisogna dunque riconoscere, nelle sue opere principali e in molte altre, la presenza di un "messaggio" ottimistico, di una visione infine "bonariamente ottocentesca", pur fra le drammatiche o spesso tragiche peripezie da lui immaginate? Saremmo tutt'altro che vicini alle esperienze aspre ed amare sulla storia del '900, ai criteri. alle ideologie che sentiamo oggi far parte necessaria della realtà moderna.
Ecco De Amicis, infatti, il buon Edmondo De Amicis, definire a questo modo l'arte di Verne, in un articolo-intervista del 1895 subito notissimo in Italia: (3)
«... Facile ed amabile, colorita d'un raggio mite di poesia, che lascia nell'animo un sentimento sano della vita, un ardor di moto e di lavoro, un amore studioso della natura e l'ammirazione della scienza combattente e intrepida e un concetto alto e consolante dei destini dell'uomo.»
In parte si può essere d'accordo. Ma aggiungo senza intervallo che la questione è molto meno semplice, pochissimo consolante alla maniera deamicisiana.
Sentiamo, per esempio, Michel Butor, il già accennato in nota interprete di Verne nel 1949 (4)
Percorrendo, dice Butor, «l'itinerario che va dall'"Isola misteriosa" all'"Eterno Adamo"» (un racconto che uscì nel volume "Hier et demain" - "Ieri e domani" - del 1910), «si rimane colpiti dall'incupimento progressivo che lo caratterizza». Vi si scorge fra l'altro che per l'ultimo Verne «la scienza rappresenta un pericolo demoniaco...». E nel già accennato "I 500 milioni della Begum", apparso nel 1879, cinque anni dopo "L'Isola misteriosa", Butor può identificare facilmente i sintomi di quanto poi vede aver estremo rilievo. Ben chiaramente li offre "Stahlstadt", costruita dal tedesco professor Schultze per distruggere "France-Ville", illuministico e umanitario prodotto del coerede dei milioni della Begum, dottor Sarrasin, in un'attigua località americana... Città del Cannone ovvero "labirinto intorno a un cannone", Butor chiama l'accennato capolavoro industriale-criminale di Herr Schultze: il cannone è quella specie preliminare di Grosse Bertha (dell'arma puntata non solo idealmente nel 1918 su Parigi), che dovrebbe appunto nei "500 milioni della Begum" distruggere France-Ville, in base ai furori teutonici dell'eccellente scienziato e tecnologo Schultze. La faccenda è interpretata da Butor come un primo segno evidente del terrore intimo, da un certo punto in là, al pensiero di Verne sulla scienza moderna. Ed è facile darne altri esempi progressivi «in atrocità e pessimismo» (rincalza Butor) non strettamente a livello delle nuove risorse tecnico-scientifiche, quanto invece di un futuro in generale: dove la Scienza, la Tecnica, modificando profondamente con il loro sviluppo i vecchi rapporti umani di tipo etico-religioso e affettivo, contribuiscano a far esplodere gli istinti più violenti. Le "città del

delitto", i "superuomini" scatenati in orridi tentativi di egemonia mondiale, altre vicende risolte in terrorismo o massacro impegnano, effettivamente, da ultimo la fantasia del romanziere. Fin quando nell'"Eterno Adamo", è la Terra stessa a farsi strumento naturale di un delitto quasi plenario contro l'umanità, obbligando i pochi scampati da un enorme cataclisma a rifugiarsi su un'isola che il mare «circonda da ogni parte», su tutto il globo. C'è come un rovescio dell'"Isola misteriosa", in questo estremo racconto di Verne, nel quale la segregazione su un ultimo territorio libero dalle acque degrada, abbrutisce via via i sopravvissuti, talmente che una civiltà risorga solo dopo migliaia di anni. Nel racconto lo scrittore ha messo un buon numero di richiami al testo del suo vecchio capolavoro, facendone la disperata eco di un mondo perduto, fino alle argomentazioni conclusive del personaggio-narrante su «un eterno ricominciare delle cose». Non solo Edgar Poe - una tra le favorite letture di Verne - ma indubbiamente anche Nietzsche prendeva parte alle sue tragiche ispirazioni finali. (Che ne avrebbe detto De Amicis, se informato da qualcuno?)

Stando a Butor, sarebbe questa spietata tragicità il messaggio in cui davvero si concludono i "Viaggi straordinari". Con un'evidenza tale da mettere in rilievo molto più di quanto fosse prima spontaneo, l'estensione, la forza degli aspetti drammatici e tragici già in opere precedenti di gran lunga al Verne ultimo: esempi "I 500 milioni della Begum", come si è visto, e la stessa "Isola misteriosa".

Ma insistendo troppo sul capovolgimento delle prospettive antiche, più o meno fedeli all'idea di un Jules Verne ottimista, Butor lascia desiderare ricerche ancora nuove.

E' utile, prima di tutto, scorgere una profonda ambivalenza di ottimismo e pessimismo nei "Voyages extraordinaíres". Da molti lati, essi descrivono od evocano un mondo aperto alle imprese e ai poteri dell'uomo moderno, - dominabile dalle migliori energie umane, sia pur attraverso rischi d'ogni genere, travagli, lutti, sofferenze; le energie "migliori" risultano infine sempre quelle a cui si accompagnano i buoni sentimenti, e pare che la stessa Natura o un destino provvidenziale sorregga, in ultima analisi, la vita dei "giusti" non inclinati a lasciarsi schiacciare. Ma nel medesimo tempo, e fin da opere del primissimo periodo come ad esempio "Le avventure del capitano Hatteras", gli elementi negativi, le situazioni pratiche o interiori nelle quali campeggiano forze irresistibilmente nemiche a ogni umano equilibrio - qualche volta senz'altro distruttive - hanno, in Verne, troppo risalto perché si possa veder in loro appena il contrappeso di una realtà accettabile via via con fiducia. E' vero, si arriva quasi sempre a un Lieto Fine, romanzo per romanzo, in un modo o nell'altro; e anche gran parte delle produzioni ultime dello scrittore aderiscono brillantemente a un gusto positivo, spesso piacevole del vivere e darsi da fare per una vita individuale-sociale elevata al massimo possibile; ma il Lieto Fine può lasciarci molto dubbiosi sulle ragioni che inducono Verne a terminare così il maggior numero dei suoi romanzi (non avrà obbedito specialmente ai motivi socialcommerciali già accennati?). Le tinte fosche e le angosciose prospettive, su cui Butor richiama la nostra attenzione, non scompaiono per il fatto che molte opere verniane le sorvolano o le riducono a una parte secondaria. Insomma, tutt'e due questi aspetti di "ottimismo" e "pessimismo" risultano ben vivi nello scrittore. E' un fenomeno da mettere insieme a quest'altro, ugualmente reale: Verne ha dato innumerevoli prove del fascino che sulle sue doti inventive ed espressive hanno i vasti orizzonti, le immagini di una Natura libera, vivida, luminosa, lo slancio delle attività umane, l'animazione delle città moderne, il respiro della buona salute fisica e spirituale, eppure egli ha scritto numerosi romanzi, dove l'una o l'altra di tali condizioni è sostituita per esteso da un suo opposto, da una sua antitesi, quasi con ugualmente fervida risonanza appassionata nel movimento e linguaggio della narrazione. Quel "Viaggio al centro della

terra", quelle "Indie nere", per esempio, così aderenti a un senso mitico-viscerale delle profondità buie, labirintiche, arcane, che giorno per giorno dimentichiamo vivendo sulla scorza terrestre... E le caverne, le grotte importanti in altri romanzi, a fior di terra quasi o sottomarine; il fondo stesso del mare, le abitazioni, i nascondigli, i luoghi d'ogni tipo come sepolti nei ghiacci o nei boschi, nell'intimo di una nave o in qualche nuova macchina complessa e ambigua... Possono rientrare fra le mete o le soste di un viaggio, fra gli elementi necessari a un'azione, essere punti di rifugio, o di lotta, adoperati da persone generalmente pacifiche, da altre niente affatto tali, da pregevoli od odiosi ribelli, dar impressioni caso per caso di magnificenza, utilità, sconforto, asprezza, tetraggine. Rimane caratteristico il senso intenso di partecipazione a tutto ciò che rappresenti, nel mondo narrato da Verne, "un luogo chiuso e profondo, di fatto o in base a particolari suggestioni fisico-mentali, con un'idea di tenace isolamento dalle solite realtà". Isolamento è una parola che ne evoca subito qui un'altra: "isola". Sono famosi i legami tra la fantasia di Verne e certe isole. Hanno ricevuto anche una buona dose d'interpretazioni psicanalitiche. Forse è meglio limitarsi a dire che il gusto per le isole remote, come quello per le viscere sotterranee, eccetera, manifestano oltre ai rapporti evidenti con emotività e desideri di rinnovazione integrale della vita propri a molti spiriti giovanili, tendenze di questo genere, in Verne: estraniamento dal consueto "mondo sociale", accordo fra le più intrepide esperienze e la recinzione (come suona confortante nell'"Isola misteriosa" la parola recinto!) in una specie di ventre materno, il predisporsi e quasi il consentire a nuovi diluvi, purché un'Arca tramandi il valore della storia umana. (5)

C'è una logica, in direzioni simili, non facilmente armonizzabile con altre dei "Voyages extraordinaires". Con tutto ciò che significhi impulso alle grandi avventure vissute in superficie, mettiamo, fra gli abbastanza candidi umanesimi e i deliziosi umorismi che dicevo; oppure, gli splendidi affetti per la salubrità e la poesia dell'agire senza eccessi di orgoglio, in piena luce, del crearsi un'affinità apparentemente limpida con le forze e le autodifese riconoscibili nella Natura Naturante, formula amata da qualche nobile filosofia; e, mantenendo un po' ironica la passione per le scienze, farne una robusta aggiunta strutturale ai magici poteri delle attrattive del mondo. Dentro, intorno a logiche così variamente distribuite, non sorprende che i protagonisti di Verne siano molte volte degli ammirevoli stravaganti. Ma una morale assai incisiva nel nostro odierno groviglio di esperienze, si può scorgerla, come riassunto per questa nuova Commedia Umana a livello avventuroso-giovanile. (Avventuroso non in senso stretto e giovanile più in là delle date di nascita, tengo a confermarlo, ora che ci vengono incontro alcuni rapporti vivacissimi tra favola e significato in Jules Verne.)

Di un'ambivalenza, parlavo, tra ottimismo e pessimismo. Guardando al primo romanzo da noi pubblicato, si direbbe meglio che i due aspetti hanno una loro connessione dialettica. Quella formidabile eredità della Begum toccata in parti uguali al dottor Sarrasin - luminare di scienza medica, egregio idealista sociale - da un lato, al mitòmane Herr Schultze dall'altro, che adopera la sua parte a costruire la Città del Cannone... La grande impresa umanitaria del dottor Sarrasin, France-Ville, e l'orrenda macchina distruttiva in cui si risolve "Stahlstadt", hanno la stessa base economica, ripartita a metà, devono le loro perfezioni tecniche all'aver utilizzato ciò che era offerto in uguali misure dal progresso delle scienze e dallo sviluppo industriale. Stahlstadt si è collocata nella medesima "zona franca", in quella sorta di "Svizzera americana", dove aveva preso sede il modello di repubblica futura organizzato dal dottor Sarrasin. Teoricamente le due città rappresentano un Ottimo e un Pessimo di quanto sia consentito dalle nuove risorse umane, in un prossimo avvenire, su un piano diverso da quello dei regimi sociali e politici

esistenti. Lasciamo pure da parte l'aspetto convenzionalistico del dualismo Francia-Germania, come "I 500 milioni della Begum", nato sul finire degli anni '70, obbliga a sentirlo troppo relativo a memorie vicine. Ma non si può essere incerti sulle giustificazioni che la storia del '900 ha dato alle prospettive apocalittiche di Verne intorno al razzismo, al furore tirannico, all'ideologia omicida da cui il professor Schultze e la sua Stahlstadt possono ergersi minacciosi in concreto, mediante nuove armature tecnico-scientifiche. Ebbene, il motivo più interessante, là, in relazione estesa a tutto uno spirito dei "Viaggi straordinari", credo sia proprio costituito da quell'eredità divisa in parti uguali tra l'angelo e il diavolo delle Scienze Nuove, dall'analogia di altre loro risorse, dalla vicinanza (dieci leghe con una piccola catena di montagne framezzo) del santuario umanistico detto France-Ville, e della produttivissima bocca d'inferno che si appresta a distruggerlo. Lo scrittore, in quel romanzo, si dimostra molto più ispirato da Stahlstadt e da quanto la riguarda che dall'opposta città. La prima gli diviene un luogo concreto, spesso esistente a meraviglia nella narrazione, reso a lunghi tratti un autentico oggetto di poesia. L'altra, rimane, di per sé, specialmente un'amabile e un po' scialba ipotesi per l'avvenire. Vive tuttavia attraverso le persone che la difendono: quel giovane Marcel Bruckmann, in primo luogo, il cui cognome basterebbe a escludere legami automatici fra tale giovane alsaziano e France-Ville. Gli automi stanno dall'altra parte. Senza formare però qualcosa di radicalmente estraneo ai valori umani. L'ironia si unisce alla considerazione oggettiva delle forze che determinano lo sviluppo tecnologico, industriale, economico nel mondo moderno, - Verne ci presenta l'interesse anche benevolo degli Stati Uniti e poi in particolare della Borsa di San Francisco per l'impresa Schultze, certi rapporti 17nanziari che tendevano a "integrare" Stahlstadt in un sistema capitalistico euroamericano, paralizzati, infine, soltanto dalla forma dittatoriale cui il solerte professore aveva connesso ogni attività del suo piccolo Reich. Con ironia più sottile, France-Ville ci viene descritta principalmente in base a un resoconto tedesco abbastanza favorevole, o persino incantato dall'ordine esemplare che la città promette di raggiungere per i secoli dei secoli. (L'unica obiezione va al suo non essere tedesca.) Gli abitanti di France-Ville, mostrano a lungo una certa mollezza, ne escono solo quando si chiarisce la minaccia della Città del Cannone; troppo tardi,... se un piramidale errore di calcolo non impedisse all'obice partito da Stahlstadt di realizzare il suo compito da bomba H prenovecentesca. In fin dei conti, era lì lì per verificarsi la sconfitta non solo poetica di un'utopia. I Giusti, dal bonario dottor Sarrasin all'intelligentissimo e prode Marcel Bruckmann, non sarebbero bastati a salvare France-Ville.

Che cosa oppone il romanziere a questi aspetti che ha messo in luce?

Da un lato, la solidarietà istintiva e morale con la "parte buona" delle forze in contesa. Il lieto fine, risolve da un tale punto di vista l'intiera questione, lasciando però che i lettori più acuti ne rammentino la complessa sostanza. Il mondo moderno tende all'ottimo o al pessimo, e grandi radici comuni nutrono quest'alternativa. Ogni salvezza, che non provenga da un agire sulle radici medesime della questione, è fortunosa. Il buonvolere, il coraggio, l'intelligenza sono in ogni loro grado pur sempre doti che bastano all'onore dell'uomo, e garantiscono intimamente con svariata naturalezza una realtà positiva del vivere; soltanto, non esiste alcuna possibile riduzione di quel dilemma fondamentale. Né Verne è disposto ad avanzare tesi rivoluzionarie. Come venne provando, anche, in qualità di consigliere municipale ad Amiens, l'ideologia politica a lui connaturata è un «radicalismo» (nel senso francese) liberaldemocratico. Nelle opere narrative la presenta di scorcio.

Bisogna riconoscergli uno "spirito borghese", come molti hanno detto?

Un legame consapevole con la propria formazione borghese e con

l'appartenenza a questa classe sociale, non è dubbio. Ma risulta quanto mai incerta l'applicabilità del termine a Jules Verne come scrittore. Esso appare perlomeno inadeguato ai caratteri della fantasia prevalente nei "Viaggi straordinari", così estranea a limitazioni definibili in misura sociale, e il fondo critico, l'indole controverso-problematica da cui partono i motivi guardati qui a varie riprese, accentuano l'esigenza d'oltrepassare unita di misura come quelle. Fra tutte le proprie vittorie ed evasioni immaginative, Verne segnala una profonda crisi dei valori tradizionali, anticipa da più di un lato grandi tempeste in arrivo. Mentre, nel tempo stesso, il suo intuire certe "basi comuni", i "rapporti stretti", gli "scambi di potere" tra l'Ottimo e il Pessimo nella realtà moderna, gli permette di congiungere una logica tutta sua alle espressioni di fiducia nelle sorti umane, attraverso quelle dei personaggi che egli stima ed ama maggiormente, dopo averli esposti a pericoli estremi, dopo aver mostrato come le forze negative e distruttive possano farsi giuoco delle resistenze opposte loro da persone e gruppi di persone intensamente meritevoli, fa quasi sempre che siano, infine, queste ultime ad avere la meglio.
"Pura fortuna", come risulta molte volte a un esame spregiudicato? O "Provvidenza" travestita da fortuna? Di nuovo un lettore sensibile all'organizzazione complessiva dei romanzi di Verne intende che il significato non sta in quegli aspetti convenzionali. L'uomo d'oggi ha enormi risorse utilizzate fino a un certo punto (dice Verne in sostanza) con giustezza ed efficacia, per scopi vantaggiosi all'umana società; le forze che le contrastano sono tuttora ancor più enormi, sia nell'uomo stesso sia nell'ambito della Natura e della realtà in generale; non esiste alcuna certezza che questa prevalenza - in ultima analisi - del negativo lascerà prima o poi emergere nella vita sociale le relazioni positive. Ma un buon numero di uomini ne sembra già degno. Molti tra i protagonisti verniani rappresentano questi uomini. Nei modi più vari, all'uno o all'altro livello di qualità intellettuali, di nozioni, di energie fisiche, eccetera. Spesso portano alla maggior temerità uno spirito di ricerca o di avventura spesso li obbligano le circostanze a misurarsi con i peggiori pericoli abbandonando una vita quieta. Ma tutti, in un modo o nell'altro, sono messi alla prova di esperienze "straordinarie". Le loro vicende diventano così anche i simboli di una tenace straordinarietà della vita moderna. E viene sempre un momento in cui essa pare definitivamente travolgerli, o, almeno, sconfiggerli. Il narratore usa salvarli con decisione, proprio allora, valendosi in genere di elementi che sembravano destinati a rimanere negativi: un personaggio "reprobo" come Ayrton nei "Figli del capitano Grant", addirittura il Maelstrom in "Ventimila leghe sotto i mari", indirettamente di nuovo Ayrton nell'"Isola misteriosa" (e il gran protettore dei coloni dell'isola Lincoln, il Capitano Nemo, non era ancora famoso nel mondo per le stragi compiute dal suo mirifico sommergibile?)... L'elenco potrebbe continuare a lungo, aggiungendo, fra l'altro, vari sconcertanti errori di calcolo a quello che impedì la distruzione di France-Ville per opera di Herr Schultze. Tutto ciò a guardar bene, segna un contrappasso degli impulsi che gli elementi negativi avevano ricevuto dai positivi, o che si erano prodotti nelle sedi apparentemente consacrate al Bene (l'esplosione dell'isola Lincoln trova il suo centro propulsivo nella caverna stessa, vulcanica e sottomarina, da cui il vecchio Capitano mandava aiuti essenziali ai coloni); quanto agli errori di calcolo, si pensi alla fenomenale trascuratezza di Paganel, ottimo geografo francese, nel non identificare dentro al messaggio del capitano Grant in lingua appunto francese quel nome Tabor, che sulle carte edite a Parigi è rimasto a segnar l'isola chiamata Maria Theresa da anglosassoni e tedeschi. Con questo errore, il cuor d'oro Paganel, collabora agli infiniti sviamenti dei magnanimi scozzesi che cercano, lungo il trentasettesimo parallelo, il capitano Grant e i compagni salvatisi con lui da un

naufragio. Ci vorrà proprio il maledetto Ayrton, perché essi vengano infine trovati, su quell'isoletta tanto utile, poi - nel romanzo ultimo e maggiore del ciclo -, all'ingegner Cyrus Smith, agli altri coloni dell'isola Lincoln. Il negativo scambia mille volte la sua parte col positivo, e viceversa, nell'itinerario labirintico del narratore Jules Verne.
C'entra anche una tecnica delle emotività da produrre nei lettori, s'intende. E il gusto certamente meno naturalistico che simbolistico del groviglio intimo, del mistero, con altri motivi gradevoli agli psicanalisti. L'aspetto che più conta nel senso interpretativo delle opere, non soprattutto della psiche di Verne, è in ogni modo quello della complessità del reale venuta a moltiplicarsi fra '800 e '900. Complessità esteriore, interiore, quantitativa, qualitativa. La vediamo rifrangersi anche qui in innumerevoli piccoli segni. Distinguere quelli che hanno maggior significato non è forse oltremodo difficile. Il bisogno, la volontà di proteggere un attaccamento spontaneo all'esistenza, all'esperienza, al reale contraddicendo ogni massiccia concezione pessimistica, nei "Viaggi straordinari" si rinnovano anche fra parte e parte di un ultimo decennio molto più aperto del solito alle visioni tragiche, prima, quel bisogno e quella volontà ci si mostrano addirittura inseparabili dal linguaggio vivo dello scrittore. Un ben grave problema, sarebbe stato dover sottomettere a loro l'intelligenza più aspramente incisiva nel vero, nell'immaginato, Verne si trovò invece presto ad assimilare con gli slanci dell'immaginazione un criterio di verità fortemente dialettico, nel quale le interdipendenze del "bene" e del "male" escludevano ogni sintesi determinata una volta per tutte. L'antitesi di fondo non era astratta, rispondeva a immagini caldissime degli effetti sull'umanità di quel "bene" e di quel "male", nelle condizioni presenti o soprattutto venture; peraltro si trattava di una questione insolubile da qualsiasi uomo o gruppo umano, mentre il proporsi via via una trama narrativa dove tali elementi rinnovassero le loro concatenazioni attraverso personaggi ricchi di vitalità originale, fatti anche per attrarre i giovani e altri lettori d'ogni parte del mondo, era un fenomeno risorgente per Verne d'anno in anno come una conferma del movimento stesso dei problemi storici.
Egli riuscì a sentire che il mondo era ancora sconosciuto. Prendeva una quantità di libri, di carte, e lo studiava; le vicende narrative finivano per collocarsi logicamente, anche con la loro poesia, in un sistema geografico storico, dopo averlo provocato a dire che cosa significassero davvero il "bene" e il "male" umani là dentro. Di qui scattava nuova ogni volta la macchina delle grandi invenzioni verniane, pur nei libri minori. Le correzioni da lui fatte sulla prima stesura dei suoi manoscritti erano notoriamente pochissime; in genere, venuto il momento buono, un romanzo gli poteva nascere quasi per intiero di getto. Si parlò anche per questo di un'arte estranea volentieri a un lavoro accurato e raffinato sul linguaggio, molte volte in realtà la cosa sembra indiscutibile. Esistono, al contrario, in diversi suoi libri, un'armonia linguistica, una musicalità lieve e precisa il cui timbro può evocare qualcosa di medianico, ed è frequente che in altri casi un suo romanzo contenga almeno qualche capitolo dove la passione descrittiva interrompe la semplicità un po' grigia dello stile, si espande in una ricchezza energica o delicata di rappresentazioni illuminanti. E' che Verne non smise mai d'essere uno scrittore aderente a svariati rapporti con i propri oggetti, la cui personalità trovava centro in una fantasia sempre disposta a esprimere, sinceramente, la maggior o minor importanza che dava al suo corso. Uno spirito misurato, discreto in ogni accento soggettivo, quanto inesauribile nell'affrontare da molti lati i temi per lui fondamentali dell'esistenza e della conoscenza: dentro al pittoresco, all'esotico, alle figurazioni determinate con slancio dalle esigenze stesse del romanzo d'avventure. Qual era il nodo segreto della disponibilità quasi incredibile a ottenere risultati così importanti,

per quarant'anni, in tali condizioni, e nel medesimo tempo rimaner legato a piccole contingenze di "letteratura per i giovani" con le non rare mediocrità di svolgimento che prendevano? Lo scrittore amava dir in questo senso, che non avrebbe saputo compiere niente di buono allontanandosi con lo spirito dall'interesse continuo dei giovani, dei ragazzi in gran parte, per i suoi libri. Gli si può credere. Domandandoci se quel "segreto" non consistesse poi, specialmente, nel fatto che Jules Verne anche nelle più amare circostanze della vecchiaia tenne in sé molto di giovanile. C'era ancora qualcosa di più radicato nel suo lavoro, nell'animo suo? Un'istintiva e geniale certezza che il mondo dell'umanità presente era - è - giovane, giovanissimo, sviluppa quasi una vicenda di adolescenti rispetto a quelle forze dell'Ottimo e del Pessimo tanto attive nella civiltà industriale? Aveva bisogno di scrivere, l'autore dei "Viaggi straordinari", in ogni caso anche per i ragazzi, forse soprattutto per tenere viva nel propri animo l'immagine di una condizione umana che era cominciata da pochi decenni, e che tuttora, oggi, richiede un maggiore governo di sé.

Robur il Conquistatore.

Non meno che "I 500 milioni della Begum" questo "Robur il Conquistatore" e il seguito datogli da Verne molti anni dopo: "Padrone del mondo", sono abbastanza tipici esempi di una fantasia che tiene in ballo un Ottimo e un Pessimo, destinati a emergere, con le nuove risorse tecnico-scientifiche, nel futuro della civiltà industriale. Qui - nel "Robur" - sembra che l'Ottimo abbia l'ultima parola, domini infine la scena, con le augurali e caute visioni dell'avvenire offerte dall'inventore dell'"Albatros" (in aspetto di semidio vaticinante pur solo "a due metri d'altezza" dalla realtà vertiginosa della sua macchina) a una sbalordita folla americana. L'"Albatros", il gigantesco elicottero raffigurato in questo romanzo del 1886, significa per il suo inventore e più o meno per lo stesso Verne un mezzo di unificazione civile del mondo, anche nel più stretto senso politico, in un futuro da conquistare per gradi: il gagliardo ingegner Robur diventa così un angelico e sagace nunzio del Progresso, cioè del mito che regnava negli anni 1880. Ma già in questo libro l'ingegnere di cui si tratta appare, o risulta, spesso, tutt'altro che rassicurante nella violenza del suo temperamento, nell'imperiosa durezza che egli manifesta verso gli altri aeronauti e studiosi, accademici eccetera del volo umano, congregati nell'Istituto Weldon di Filadelfia al servizio della fede nei "palloni dirigibili". Robur, qui, entro ai capitoli più dinamici e affascinanti compie imprese da fuorilegge assoluto, versatissimo in prepotenze; e quel nome della sua macchina volante finì, molto più tardi, per una specie di destino a riguardare un tipo d'aeroplano tedesco, l'"Albatros" appunto, omicida quanto in guerra si conviene. Verne riconferma sempre d'essere un anticipatore, un precursore, qualche volta per caso in modi simili a questo dal nome "Albatros", legatosi nel '900 all'orrenda magia linguistica delle guerre totali. D'altra parte, nel "Padrone del mondo" le componenti aggressive e megalomani, o frenetiche, della genialità messa in atto da Robur si espandono fino al sogno di un impero fondato, esercitato da lui su tutto l'orbe terracqueo e nei suoi cieli, grazie a un ultrarapido polivalente veicolo ben attrezzato per distinguersi in qualunque tipo di battaglia.
La padronanza sul mondo rimane allo stato di sogno e insieme d'esperimento preliminare, nella seconda parte del ciclo narrativo su "Robur il conquistatore". La nuova macchina, chiamata "Spavento", fa apparizioni meravigliose che accertano le sue doti come velivolo od automobile, battello o sommergibile, alle più formidabili velocità, eccitando e turbando oltremodo le genti del neonato secolo ventesimo; Robur si dichiara e firma "Padrone del mondo", nei brevi messaggi che

ammoniscono la polizia degli Stati Uniti a rispettare il nido d'aquila costruito in montagna per lo "Spavento", o respingono e beffeggiano le offerte d'acquisto insistenti nell'America e in Europa... - il geniale inventore risulterà, alla fine, un pazzo di nuovo conio, un furioso esibizionista della propria macchina straordinaria, ridotto a far da contestatore in sostanza, più che da effettivo aspirante al potere mondiale. Né in quel romanzo pubblicato alla vigilia di morire, nel 1904, Jules Verne ha proprio il fiato che basti per svolgere del tutto l'immagine e la consistenza d'un personaggio qual è Robur, ricco di suggestioni grandiose, di energie intense e fra sé contrastanti. (Nessun'altra figura nata nell'immaginazione di Verne dopo il labirintico, "profondo" Mattia Sandorf, la cui vicenda nell'omonimo romanzo precedente d'un solo anno a "Robur il Conquistatore" rientra, senza dubbio, tra i massimi esempi di fantasia verniana a livello spirituale elevato, mostra possibilità di grandezza confrontabili a quelle un po' rimaste sacrificate nella doppia storia di Robur. Vi si trovano lineamenti da nuovo Capitano Nemo, "titanico" ribelle a leggi e strutture imperiose nel mondo umano dei suoi tempi. Lo scrittore, finisce, in questo caso, per dare uno scorcio, quasi una traccia generale delle forze e delle ossessioni intime al suo personaggio, come se volesse ormai risparmiarsi una piena rappresentazione di elementi così impegnativi. (Anche la folgore che nel "Padrone del mondo" distrugge Robur e il suo apparecchio, sembra un ripiego adoperato da Verne per chiudere in qualche modo la faccenda.) Ma il senso o diciamo pure il contenuto, non rigidamente simbolico dei due romanzi collegati l'uno all'altro, è facile interpretarlo.
La "pazzia" di Robur è venuta maturando, dal primo al secondo libro, come forma paranoica di orgoglio sfrenato. La si può chiamare un "delirio da superuomo", intestarditosi ad esibire le facoltà e volontà di potenza relative al suo genio tecnico-scientifico. E' un motivo, un tema, che negli ultimi vent'anni del lavoro di Verne si rinnova con una frequenza particolare - l'ho già accennato in questa prefazione - e che appare fin da alcuni tra i "Viaggi straordinari" più noti o famosi: partecipa al repertorio ampio delle visioni allarmate sugli effetti degli strumenti, dei poteri, degli impulsi nuovi, offerti all'uomo dagli sviluppi enormi delle scienze e delle tecniche. Intanto, sono peraltro i limiti tradizionalistici, i conformismi, le vere e proprie inerzie mentali, e morali del cosiddetto uomo medio ben compresa parecchia gente di scienza, a formare lo sfondo altrettanto o più ostico del quadro allarmante sui "superuomini". Le opinioni pubbliche, le sordità collettive, i capolavori di meschinità e stupidaggine in cui l'uomo del diciannovesimo o ventesimo secolo prolunga attitudini tremendamente inadatte, ormai, al mondo sociale... Robur, inventore dell'"Albatros", in questa sua prima vicenda contempera alla fine egregiamente le virtù e gli abusi di un talento fuorilegge, quando, nella seconda, con la sua nuova macchina assai più straordinaria compie gesta da ammattito o regredito all'infanzia, trova da parte di Verne nel modo più chiaro l'attenuante di una lunga sfiducia, abbastanza giustificata, nei contemporanei, a qualunque livello di potere. Si è detto bene che Verne è un saggio inclinatissimo a esprimere di fatto la superiorità dell'ossessione, della smania quasi demente, ma unita a una gran forza interiore, sui luoghi comuni della tradizionalità ridotta al meschino "buonsenso". O agli estri vaghi e distratti. Lo si avverte in varie dimensioni tipiche a questo "Robur il Conquistatore", opera (autonoma narrativamente) certo indirizzata dal Jules Verne del 1886 ad avere un seguito.
Il romanzo qui pubblicato, vale anche da altri punti di vista per l'interesse e la felice animazione del suo movimento dapprima soprattutto umoristico, poi ricco di vitalità nei caratteri fantasmagorici che ha il viaggio dell'"Albatros" per i cieli di mezzo mondo. Verne si era spesso dimostrato un fervente "pallonista", neologismo cui egli dà un senso ironico nel caso attuale: il pallone

aerostatico, croce e delizia per moltissimi francesi specialmente nel tempo dell'assedio di Parigi, (6) fu a lungo da lui vagheggiato per autentici viaggi straordinari (insieme all'amico Nadar), gli consentì a un certo punto qualche esperienza di volo, ed entrò in parecchie sue opere narrative trovando una splendida energia di vita poetica, nettamente, nell'"Isola misteriosa" dove apre la serie delle meraviglie in bilico sugli abissi e poi resta di casa. (Con la sua tela i coloni provvedono a far camicie e mutande...) Suppergiù dieci anni dopo l'"Isola misteriosa", e a ventitré anni di lontananza dalle "Cinque settimane in pallone" che iniziarono la sua arte narrativa più avveduta, Verne in questo "Robur il Conquistatore" presenta con ironia la testardaggine dei credenti in un tipo d'aeronautica ormai votato a destini secondari, ristretti, precari, la fiducia nelle sorti prossime del volo con le "macchine più pesanti dell'aria", elicotteri o aeroplani, mette a sua volta qui propriamente le ali risolvendo gran parte della narrazione nel viaggio che dicevo, - viaggio simile a una veloce perlustrazione di terre e mari dai cieli, quasi tracciando su un enorme cosmorama le varianti del mondo per la prima volta misurato dall'alto. Ottima impresa così come si attua nella fantasia di Jules Verne. Un po' a modo cronistico e volubile, estemporaneo, senza quell'intimo rilievo degli svariati particolari che è ottenuto, altrove, in molti casi dallo scrittore; ma il brio nel corrispondere alle novità, agli incanti, alle complicazioni di quest'aerea traversata si unisce a un affetto verso il nostro pianeta e le umane luci-ombre tanto vivo da riscaldare l'insieme della visione cosmoramica, anche là dov'essa sfiori un gusto d'album di cartoline illustrate. Poeti come Apollinaire, come Roussel, molto tempo dopo la loro adolescenza, sentirono ancora la forza interna a tale contatto avventuroso e "ingenuo" con una dimensione nuova della fantasia e della realtà, prima che le macchine volanti entrassero nell'ordinaria amministrazione di uomini sempre meno poetici.
Robur ne è già un annuncio. Con la sua enorme testa a sfera, con le mandibole la cui energia di pressione si mostra equidistante fra quelle "del cane e del coccodrillo", è un genio pressappoco muto fuori dalle dichiarazioni polemiche, dal gergo di comando o di minaccia, dai mandati di fiducia in un lontano avvenire della Ragione. Ci si ritrova facilmente, collocando Robur nel nostro senno del poi, a dirsi che le faccende del progresso attraverso le meraviglie tecnico-scientifiche correvano, fin d'allora, su un pendio vertiginoso.

Giansiro Ferrata.

NOTE.

Nota 1. Il breve saggio di Barthes sull'"Isola misteriosa" è uscito in apertura della rivista "Poétique", n. 1, gennaio 1970, da lui diretta. Fra gli altri studi accennati, molto meno pregevole è quello che scrisse generalmente su Verne l'ideologo e saggista d'avanguardia Michel Foucault: venne tradotto a scopo d'introduzione nel 1966, al "Giro del mondo in ottanta giorni", ed. Einaudi. (Questa edizione è un ottimo esemplare degli inviti recenti da parte italiana, al nostro pubblico per un contatto nuovo con le opere di Jules Verne. L'altro si deve a Leo Longanesi, curatore per la sua casa editrice nel 1948 di una elegantissima e ben tradotta "Isola misteriosa".) Parlerò in seguito del Verne interpretato da Michel Butor, nel 1949, come anticipatore di un sentimento dell'angoscia tutto moderno.
Nota 2. "Les Voyages extraordinaires": è il titolo che Verne e l'editore Hetzel diedero al complesso dei romanzi di cui si tratta.
Nota 3. E. De Amicis: "Una visita a Jules Verne", ottobre 1895. L'articolo venne poi a far parte del volume "Memorie", ed. Treves 1899.
Nota 4. Il saggio di Butor sta nel volume "Répertoire", Les Editions

de Minuit 1960. Vedi a pagg. 142-174 di "Repertorio (Studi e conferenze 1948-1959)", la traduzione curata per le edizioni del Saggiatore da Paolo Caruso, 1961.
Nota 5. Fra i molti che si sono occupati del "Viaggio al centro della terra", di "Le Indie nere" (romanzo d'ambiente "minerario" scozzese il cui titolo riflette la denominazione locale di quelle miniere), il più interessante da ricordare con esattezza sarebbe, ancora, Butor, nel citato saggio "Punto supremo ed età dell'oro in Verne", compreso nel volume tradotto per le ed. del Saggiatore. Notevole anche Marcel Moré: "Le Très Curieux Jules Verne", ed. Gallimard 1960.
Nota 6. Lo rievoca ora un libro di storia documentato in modo eccezionale, reso, peraltro, oggetto di affascinante narrazione: Alistair Horne, "L'assedio e la Comune di Parigi, 1870-71", tr. it. Milano 1971. Gli entusiasmi settecenteschi per le mongolfiere sono conosciutissimi. Quelli del secondo '800 per i palloni aerostatici, fecero impeto e diluvio lirico, fra l'altro, nella "Légende des Siècles" di Victor Hugo.

1.
Dove il mondo scientifico e il profano rimangono egualmente perplessi.

«Pam!... Pam!»
I due colpi di pistola partirono quasi contemporaneamente. Una mucca che pascolava cinquanta passi più in là ricevette una delle pallottole nella groppa, benché lei non c'entrasse per nulla.
Nessuno dei due avversari era stato colpito.
Chi erano quei due signori? Non si sa ed è un peccato, sarebbe stata l'occasione buona per tramandare i loro nomi ai posteri. Tutto quello che si può dire è che il più anziano era inglese, il più giovane americano. Quanto a indicare la parte del mondo in cui l'inoffensivo ruminante aveva appena finito di masticare l'ultimo suo ciuffo d'erba, nulla di più facile: riva destra del Niagara - non lontano da quel ponte sospeso che unisce la riva americana alla canadese, tre miglia a valle delle cascate.
L'inglese s'avvicinò all'americano:
«Sono sempre convinto che fosse il "Rule Britannia"!» dichiarò.
«No! lo "Yankee Doodle"!» ribatté l'altro.
La discussione stava per ricominciare, quando uno dei testimoni - senza dubbio per il bene delle mucche pascolanti nelle vicinanze - s'interpose dicendo:
«Mettiamo che fossero il "Rule Doodle" e lo "Yankee Britannia", e andiamo a far colazione!»
Questo compromesso fra i due canti nazionali inglese e americano fu accettato con soddisfazione generale; inglesi e americani, risalendo la riva destra del Niagara, andarono a sedersi a tavola all'albergo di Goat Island, terreno neutro fra le due cascate. Senza disturbarli più, lasciamoli alle prese con uova e prosciutto, roastbeef freddo accompagnato da sottaceti incendiari e fiumi di tè da far invidia alle famose cascate. E' improbabile che in questa storia si riparli di

loro.
Chi aveva ragione, però, l'inglese o l'americano? Sarebbe stato difficile decidere. In ogni caso, il duello dimostra quanto fossero accesi gli spiriti - e non solo nel nuovo ma anche nel vecchio continente - a proposito d'un fenomeno inesplicabile che da quasi un mese scompigliava tutti i cervelli.

"... Os sublime dedit coelumque tueri", (1)

ha detto Ovidio in merito al più grande onore della creatura umana. In verità, dall'apparizione dell'uomo sul globo terrestre non s'era mai tanto guardato il cielo.
Bisogna sapere che proprio la notte precedente, una tromba aveva lanciato le sue note metalliche attraverso lo spazio, al di sopra di quella parte di Canada che si stende fra il lago Ontario e il lago Erie. Alcuni avevano sentito il "Rule Britannia", altri lo "Yankee Doodle": di qui la lite fra anglosassoni che si concluse con una colazione in Goat Island. Forse la tromba non aveva suonato né l'uno né l'altro di quei canti patriottici. Ma ciò che nessuno metteva in dubbio era una strana caratteristica di quel suono: pareva scendere dal cielo sulla terra.
Bisognava pensare a qualche tromba celeste in cui soffiasse un angelo o un arcangelo?... O erano forse allegri aeronauti che si divertivano a far riecheggiare il cielo delle note di quel rumoroso strumento?
No. Non c'erano, in cielo, né palloni né aeronauti. Era vero invece che nelle alte zone del cielo si verificava un fenomeno straordinario, del quale non era possibile riconoscere la natura né l'origine. Oggi si manifestava sopra l'America, quarantott'ore dopo sopra l'Europa, otto giorni più tardi in Asia, sopra il Celeste Impero. E se la tromba che segnalava il suo passaggio non era quella dell'Ultimo Giudizio, che tromba era dunque?
In tutti i paesi della terra, monarchie o repubbliche, s'era diffusa una certa inquietudine, che a tutti sarebbe piaciuto poter dissipare. Se udiste nella vostra casa rumori bizzarri e inesplicabili, non cerchereste al più presto di scoprirne la causa? e se le vostre ricerche non approdassero a nulla, non abbandonereste quella casa per andare ad abitarne un'altra? Senza dubbio sì. Ma qui, la casa era il globo terrestre. Non si poteva davvero abbandonarla per trasferirsi nella Luna o su Marte, Venere, Giove o un qualsivoglia altro pianeta del sistema solare. Bisognava dunque scoprire che cosa stesse accadendo non nel vuoto infinito ma entro i confini dell'atmosfera. Difatti, dove non c'è aria non c'è suono, e poiché qui il suono c'era - sempre la famosa tromba! - il fenomeno si verificava evidentemente entro lo strato d'aria la cui densità va diminuendo quanto più si sale e che non si estende oltre le due leghe (2) intorno al nostro sferoide.
Naturalmente, migliaia di giornali s'impadronirono della questione, la trattarono sotto tutti gli aspetti, la illuminarono o resero più oscura, riferirono fatti veri o falsi, allarmarono o rassicurarono i lettori - negli interessi della tiratura -, appassionarono infine le masse che non sapevano più cosa pensare. Di colpo la politica perse ogni interesse, e gli affari del mondo non andarono per questo peggio del solito. Ma insomma, cos'era quella storia?
Furono consultati gli osservatori del mondo intero. Se non rispondevano, che ci stavano a fare? E che ci stavano a fare gli astronomi, capaci di vedere stelle a centomila miliardi di leghe, se adesso non riuscivano a scoprire l'origine d'un fenomeno che si verificava entro un raggio di pochi chilometri?
Così, sarebbe impossibile calcolare quanti telescopi e cannocchiali, binocoli e monocoli furono puntati verso il cielo in quelle belle notti d'estate, quanti occhi s'incollarono agli oculari di strumenti d'ogni portata e misura. Forse centinaia di migliaia, se non è dir poco: dieci volte, venti volte più di quante siano le stelle che si

contano a occhio nudo. Mai eclisse osservata simultaneamente da tutti i punti del globo era stata oggetto di così lusinghiera attenzione. Gli osservatori risposero, ma senza soddisfare nessuno. Ognuno diede un parere ma sempre diverso da quello degli altri. Di qui, guerra intestina nel mondo scientifico durante le ultime settimane d'aprile e le prime del maggio.
L'osservatorio di Parigi si mostrò molto riservato. Nessuna delle sue sezioni volle pronunciarsi in materia. Nel servizio d'astronomia matematica, non s'erano degnati di guardare in cielo; in quello delle operazioni meridiane, non s'era scoperto nulla; nulla osservato in quello delle osservazioni fisiche; nulla notato in quello di geodesia, nulla intravisto in quello meteorologico, nulla visto in quello dei calcolatori. Per lo meno fu una franca confessione. Di pari franchezza diedero prova l'osservatorio di Montsouris e la stazione magnetica del parco Saint-Maur; e il Bureau des Longitudes dimostrò un eguale rispetto della verità. Francese significa, davvero, "franco"!
La provincia si lasciò andare a dir qualcosa di più. Forse, nella notte fra il 16 e il 17 maggio era apparso un bagliore di origine elettrica, durato non più di venti secondi. Al Pic du Midi questo bagliore era apparso fra le nove e le dieci di sera. All'osservatorio meteorologico del Puy-de-Dôme l'avevano notato fra l'una e le due del mattino; al monte Ventoso in Provenza, fra le due e le tre. A Nizza fra le tre e le quattro; a Semnoz-Alpes (fra Annecy, il lago Bourget e il Lemano) nel momento in cui l'alba rischiarava lo zenit.
Non era evidentemente il caso di respingerle in blocco quelle osservazioni. Senza dubbio il bagliore era stato osservato in vari luoghi, successivamente, nel giro di alcune ore. Se ne doveva dedurre che o proveniva da più sorgenti scaglionate a distanza nell'atmosfera terrestre, o, se proveniva da una sorgente unica, questa doveva muoversi con una velocità di poco inferiore ai duecento chilometri orari.
Ma durante il giorno s'era mai visto nulla di anormale nell'aria?
No, mai.
La tromba, almeno la tromba, s'era mai fatta sentire?
No, neppure una nota del misterioso strumento era mai risuonata fra il sorgere e il calar del sole.
Nel Regno Unito regnava la perplessità. Gli osservatori non riuscirono a mettersi d'accordo; Greenwich non poté raggiungere un'intesa con Oxford, benché tutt'e due sostenessero che «non c'era niente».
«Illusione ottica!» diceva l'uno.
«Illusione acustica!» rispondeva l'altro.
Sull'aggettivo discutevano, ma in ogni modo l'illusione restava.
Le discussioni fra l'osservatorio di Berlino e quello di Vienna minacciarono di provocare complicazioni internazionali. Ma la Russia, nella persona del direttore dell'osservatorio di Pulkova, dimostrò ai due litiganti che avevano entrambi ragione: tutto dipendeva dal punto di vista in cui ci si metteva per determinare la natura del fenomeno, impossibile in teoria, possibile in pratica.
In Svizzera, all'osservatorio di Sautis, nel cantone di Appenzell, al Righi, al Gäbris, agli osservatori meteorologici del San Gottardo, del San Bernardo e del Sempione, di Zurigo, del Somblick nelle Alpi tirolesi, si diede prova di estrema riservatezza a proposito d'un fatto che nessuno aveva potuto osservare: condotta, come si vede, assai ragionevole.
Invece in Italia, alle stazioni meteorologiche del Vesuvio, dell'Etna e del Monte Cavo, gli osservatori non esitarono ad ammettere la materialità del fenomeno, che avevano potuto osservare un giorno sotto l'aspetto d'una piccola voluta di vapore, una notte in forma di stella filante. Della sua origine e ultima natura non sapevano però assolutamente nulla.
Per dire il vero gli uomini di scienza cominciavano ad averne a sazietà di questo mistero, che invece continuava ad appassionare e persino a spaventare gli umili e gli ignoranti, coloro che grazie a

una fra le più savie leggi della natura hanno sempre formato, formano e formeranno la vasta maggioranza del genere umano. Gli astronomi e i meteorologi avrebbero dunque rinunciato a occuparsene, se, nella notte tra il 26 e il 27 all'osservatorio di Kantokeino nel Finmark (Norvegia), e nella notte fra il 28 e il 29 all'osservatorio di Isfjord e allo Spitzberg, norvegesi da una parte e svedesi dall'altra non avessero osservato un fenomeno che descrissero concordemente così: in mezzo alla luce di un'aurora boreale era apparso una specie di grosso uccello, di mostro aereo. Se non era stato possibile determinarne la struttura, era in compenso fuor di dubbio che proiettava corpuscoli detonanti come bombe.
In Europa tutti dissero di non voler mettere in dubbio questo responso delle stazioni del Finmark e dello Spitzberg; ma la cosa più fenomenale parve il fatto che, una volta nella storia, svedesi e norvegesi fossero riusciti a mettersi d'accordo su una qualsiasi questione.
Invece si rise della pretesa scoperta in tutti gli osservatori dell'America del Sud, in Brasile e in Perù come a La Plata; e così in quelli australiani, a Sidney e Adelaide come a Melbourne. E le risate australiane sono estremamente contagiose.
Per farla breve, un solo direttore di stazione meteorologica prese la cosa sul serio: sfidando i sarcasmi che la sua proposta di spiegazione poteva far nascere. Fu un cinese, il direttore dell'osservatorio di Zi-Ka-Wey, che sorge in mezzo a una vasta pianura a meno di dieci leghe dal mare, dove si apre un orizzonte immenso e l'aria è limpida e tersa.
«Potrebbe darsi» disse «che l'oggetto in questione fosse semplicemente un apparecchio per il volo, una macchina volante!»
Spiritoso, il cinese!
Se le controversie furono vive nel vecchio mondo, figuriamoci quel che dovettero essere in quella porzione del nuovo di cui gli Stati Uniti occupano la più vasta porzione territoriale.
Uno yankee, si sa bene, non va mai per quattro strade; ne sceglie sempre una sola, generalmente quella che conduce dritto alla meta. Gli osservatori americani non esitarono quindi a dirsi a vicenda il fatto loro, e se i diversi astronomi non si gettarono in testa l'un l'altro i loro strumenti fu perché ne sarebbero rimasti privi proprio nel momento in cui ne avevano più bisogno.
In questa faccenda tanto controversa, gli osservatori di Washington nel distretto di Columbia e di Cambridge nel Massachusetts tennero testa a quello del Darmouth College nel Connecticut e a quello di Ann-Arbor nel Michigan. La loro disputa verteva non sulla natura del corpo osservato, ma sul preciso momento dell'osservazione: poiché tutti pretendevano di aver visto il fenomeno nella stessa notte, alla stessa ora, nello stesso minuto e secondo, benché la traiettoria del misterioso bolide non fosse molto alta sopra l'orizzonte. Dal Connecticut al Michigan, dal Massachusetts a Washington la distanza è effettivamente tale da far apparire impossibile la contemporaneità delle osservazioni.
Dudley, a Albany, nello stato di New York, e West-Point, dell'Accademia militare, diedero torto ai colleghi con una nota che stabiliva in cifre l'ascensione retta e la declinazione del corpo in questione.
Si riconobbe più tardi che questi osservatori avevano sbagliato corpo: il loro era un bolide che s'era limitato a traversare gli strati medi dell'atmosfera. Non poteva dunque essere l'oggetto misterioso di cui ci si stava occupando. Del resto, come poteva un bolide suonare la tromba?
Quanto a tale ormai famosa tromba, si tentò invano di relegarne gli squilli nella categoria delle illusioni acustiche. Si era certamente visto e altrettanto certamente sentito. Nella notte fra il 12 e il 13 maggio - oscurissima notte - gli osservatori dello Yale College erano riusciti a trascrivere alcune battute d'una frase musicale, in re

maggiore e quattro tempi, che riproduceva nota per nota, ritmo per ritmo, il ritornello del "Chant du Départ".
«Bene!» commentarono i begli spiriti. «E' un'orchestra francese che suona in pieno cielo!»
Ma scherzare non è rispondere. Lo fece notare l'osservatorio di Boston, fondato dall'Atlantic Iron Works Society, le cui opinioni sui problemi astronomici e meteorologici cominciavano a dettare legge nel mondo scientifico.
Intervenne allora l'osservatorio di Cincinnati, fondato nel 1870 sul monte Lookout grazie alla generosità del signor Kilgoor e famoso per le sue misure micrometriche delle stelle doppie. Il direttore dichiarò, in perfetta buona fede, che v'era certamente qualcosa; che un "mobile" appariva, a intervalli assai brevi, in diversi punti dell'atmosfera; ma che sulla natura di quel "mobile", le sue dimensioni e la sua velocità e traiettoria, era impossibile pronunciarsi.
Fu allora che un giornale di enorme diffusione - il "New York Herald" - ricevette da un abbonato la seguente comunicazione anonima:
"Il pubblico non ha forse dimenticato la rivalità sorta alcuni anni or sono fra i due eredi della Begum di Ragginahra, il dottore francese Sarrasin nella sua città di France-ville e l'ingegnere tedesco Schultze nella sua città di Stahlstadt, città situate entrambe nella parte meridionale dell'Oregon, Stati Uniti d'America.
"Certo si ricorderà anche che, allo scopo di distruggere France-ville, Herr Schultze lanciò un formidabile ordigno il quale avrebbe dovuto abbattersi sulla città francese e distruggerla in un sol colpo.
"Né si sarà dimenticato che quell'ordigno, la cui velocità iniziale all'uscita dalla bocca del gigantesco cannone era stata mal calcolata, partì con una rapidità più di sedici volte superiore a quella dei proiettili normali, cioè centocinquanta leghe all'ora; (3) che non è mai più ricaduto sulla terra e che, passato allo stato di satellite, gira e deve girare in eterno intorno al nostro globo.
"Il proiettile di Herr Schultze non potrebbe essere la stessa cosa che il mobile osservato ora, e del quale non si può negare l'esistenza?"
Molto bravo, l'abbonato del "New York Herald". Ma la tromba? Non c'era tromba nell'obice di Herr Schultze.
Dunque tutte queste spiegazioni non spiegavano niente, tutti gli osservatori osservavano male.
Restava sempre l'ipotesi avanzata dal direttore dell'osservatorio di Zi-Ka-Wey. Ma le idee d'un cinese!...
Non si creda che la sazietà finisse per impadronirsi del pubblico dell'antico e del nuovo mondo. Macché!, le discussioni continuarono con lo stesso ardore ma senza mettere d'accordo nessuno. Vi fu in ogni modo una battuta d'arresto: passò qualche giorno senza che l'oggetto, bolide o altro che fosse, si facesse vedere in cielo, senza che alcun suono di tromba echeggiasse nello spazio. Il corpo era forse caduto in qualche punto del globo dove sarebbe stato difficile ritrovarne le tracce? Giaceva forse negli abissi dell'Atlantico, del Pacifico, dell'Oceano Indiano? Come saperlo?
Ma ecco, fra il 2 e il 9 giugno, prodursi una serie di fatti nuovi che non si sarebbero potuti spiegare con la semplice esistenza d'un fenomeno cosmico.
In quegli otto giorni, gli amburghesi sulla cima della torre San Michele; i turchi sul più alto minareto di Santa Sofia; gli abitanti di Rouen sulla guglia metallica della loro cattedrale e gli abitanti di Strasburgo sulla sommità del loro Munster; gli americani sulla testa della statua della Libertà, alla foce dello Hudson, e sul fastigio del monumento di Washington a Boston; i cinesi sul sommo del tempio dei Cinquecento Geni a Canton; gli indù al sedicesimo piano della piramide del tempio di Tanjore; i romani sulla croce di San Pietro e gli inglesi sulla croce di San Paolo a Londra; gli egiziani sulla cima della grande piramide, i parigini sul parafulmine della torre di ferro dell'Esposizione del 1889, (4) alta trecento metri -

costoro, in questi vari punti difficilmente accessibili, videro sventolare una bandiera.
Era una bandiera nera disseminata di stelle, con al centro un sole d'oro.

2.

Nel quale i membri del Weldon Institute litigano, e non riescono poi a mettersi d'accordo.

«E il primo che dirà il contrario...»
«Sentite questa!... Lo si dirà, lo si dirà, posto appena che sia il caso di dirlo!»
«E a dispetto delle vostre minacce!»
«Badate a quel che dite, Bat Fyn!»
«E lo stesso voi, Zio Prudenza!»
«Io sostengo che l'elica non dev'essere "dietro"!»
«Anche noi!... Anche noi!...» risposero all'unisono una cinquantina di voci.
«No! Deve stare davanti!» gridò Phil Evans.
«Davanti!» fecero eco altre cinquanta voci con eguale energia.
«Non saremo mai d'accordo!»
«Mai, mai!»
«Allora perché litigare?»
«Non è litigare! E' discutere!»
Non lo si sarebbe creduto, giudicando dalle repliche violente, dagli insulti e dalle vociferazioni che riempivano la sala delle sedute da un buon quarto d'ora.
Quella sala era la più grande del Weldon Institute, club celeberrimo con sede in Walnut Street, Filadelfia, stato di Pennsylvania, Stati Uniti d'America.
La vigilia in città v'erano state manifestazioni pubbliche, meetings tumultuosi e anche qualche scambio di pugni, a proposito dell'elezione di un lampionaio. Di qui un'effervescenza che non s'era ancora calmata e dalla quale proveniva forse la sovreccitazione di cui stavano dando prova i membri del Weldon Institute. Eppure, era soltanto una riunione di amatori e cultori della navigazione aerostatica, intenti a discutere il problema ancor palpitante della direzione dei palloni. (5)
Questo avveniva in una città degli Stati Uniti il cui rapido sviluppo, durante un certo periodo, fu superiore persino a quello di New York e di Chicago, di Cincinnati e San Francisco: una città che tuttavia non è né un porto né un centro minerario, carbonifero o petrolifero, né un centro manifatturiero, né il punto di raccordo d'importanti linee

ferroviarie - una città più grande di Berlino, Edimburgo, Liverpool, Vienna, Pietroburgo, Dublino - una città che possiede un parco nel quale starebbero tutti insieme i sette parchi della capitale inglese - una città, infine, che conta oggi quasi un milione e duecentomila anime (6) ed è considerata la quarta del mondo, dopo Londra, Parigi e New York.
Filadelfia è quasi una metropoli di marmo, con le sue case grandiose, con edifici pubblici che non conoscono rivali. Il più importante "college" del nuovo mondo si chiama Girard: è a Filadelfia. Il più grande ponte di ferro del mondo scavalca il fiume Schuylkill: lo si trova a Filadelfia. Il più bel tempio frammassone è il Tempio Massonico di Filadelfia. Infine, risiede a Filadelfia il più importante club di appassionati della navigazione aerea. Se vogliamo visitarlo in questa sera del 12 giugno, forse vi troveremo qualcosa di abbastanza divertente.
Nella grande sala s'agitavano, si dimenavano, gesticolavano, parlavano, discutevano, litigavano - tutti col cappello in testa - un centinaio di soci cui daremo il nome di "pallonisti". Li dirigeva l'alta autorità d'un presidente assistito da un segretario e da un tesoriere. Non erano ingegneri di professione. Erano semplici amatori di tutto ciò che riguarda l'aerostatica, ma amatori frenetici, nemicissimi di coloro che vogliono opporre agli aerostati apparecchi "più pesanti dell'aria": macchine volanti, navi volanti e via dicendo. Che quelle brave persone riuscissero un giorno o l'altro a risolvere il problema della direzione dei palloni era possibile; ma nel frattempo il presidente aveva il suo daffare a dirigere loro.
Questo presidente, ben noto a Filadelfia, era il famoso Zio Prudenza: Prudenza perché Prudent era il suo cognome, e quanto al titolo di "zio" non ha nulla di sorprendente in America, dove si può essere benissimo zii senza avere nipoti. Si dice "zio", laggiù, come in Francia si dice "père" di persone che non hanno mai fatto opera di paternità.
Zio Prudenza era un notevole personaggio: famoso (nonostante il soprannome) per la sua audacia. Ricchissimo fra l'altro, il che non guasta neanche in America. E come avrebbe potuto non esserlo visto che possedeva buona parte delle azioni della Niagara Falls? A quell'epoca era stata fondata a Buffalo una società d'ingegneri per lo sfruttamento delle cascate. Affare eccellente. Il Niagara ha una portata di settemilacinquecento metri cubi al secondo, che producono sette milioni di cavalli-vapore. Questa forza enorme, distribuita a tutte le fabbriche in un raggio di cinquecento chilometri, dava un reddito annuo di millecinquecento milioni di franchi, una parte dei quali entrava nelle casse della società e in particolare nelle tasche di Zio Prudenza. Questi era poi anche scapolo e viveva con la massima semplicità, avendo per tutto personale un unico domestico, Frycollin, che non meritava assolutamente di essere alle dipendenze d'un padrone così coraggioso. La vita è piena di queste anomalie.
Che Zio Prudenza avesse degli amici è la cosa più naturale del mondo, dato ch'era ricco; ma, poiché era presidente del club, aveva anche dei nemici - tra gli altri, tutti coloro che invidiavano questa posizione. Tra i più accaniti va subito citato il segretario del Weldon Institute.
Il segretario si chiamava Phil Evans; ricchissimo anche lui, poiché dirigeva la Walton Watch Company, importante fabbrica di orologi che produce cinquecento "movimenti" al giorno e mette sul mercato prodotti paragonabili ai migliori svizzeri. Phil Evans avrebbe potuto essere uno tra gli uomini più felici del mondo e persino degli Stati Uniti, se Zio Prudenza non fosse stato presidente del club. Come lui, aveva quarantacinque anni, una salute a tutta prova, un'audacia fuori discussione; come lui non pensava neanche lontanamente a scambiare i vantaggi sicuri del celibato con quelli incerti del matrimonio. Erano due uomini fatti per capirsi, ma che non si capivano affatto; tutti e due, bisogna dirlo, d'un'estrema violenza di carattere, ma l'uno, Zio

Prudenza, a caldo, l'altro, Phil Evans, a freddo.
E come mai Phil Evans non era stato nominato presidente del club? I voti s'erano divisi in parti eguali fra Zio Prudenza e lui. La votazione era stata ripetuta venti volte, e venti volte non erano riusciti vincitore né l'uno né l'altro: situazione imbarazzante, che avrebbe potuto durare più che la vita dei due candidati.
Si fece allora avanti, proponendo un modo per risolvere la questione, un membro del club: Jem Cip, tesoriere. Jem Cip era un vegetariano convinto, uno di quegli originali metà bramini, metà musulmani che mangiano solo erba e non vogliono saperne di cibi d'origine animale né di bevande fermentate, un rivale dei vari Niewman, Pitman, Ward, Davies che hanno illustrato la setta di questi pazzi innocui.
Nell'occasione che dicevano, Jem Cip ebbe l'appoggio di un altro membro del club: William T. Forbes, direttore di un grande stabilimento dove si fabbricava glucosio trattando gli stracci con acido solforico - procedimento che consente di produrre zucchero mediante biancheria di scarto. Era un uomo molto dabbene William T. Forbes, padre di due amabilissime zitelle, Miss Dorothée detta Doll e Miss Martha detta Mat, che davano il tono alla migliore società di Filadelfia.
La proposta di Jem Cip, appoggiata da William T. Forbes e da alcuni altri, portò dunque alla decisione di nominare il presidente col sistema del "punto di mezzo".
Questo sistema potrebbe venir applicato in tutti i casi in cui si tratta di eleggere il più degno, e parecchi americani di alto sentire consideravano già la possibilità di usarlo per la nomina del presidente degli Stati Uniti.
Su due tele perfettamente bianche, era stata tracciata una linea nera. La lunghezza di queste due linee era matematicamente eguale, poiché era stata determinata con la stessa esattezza che se fosse stata la base del primo triangolo in un lavoro di triangolazione. Fatto questo, ed esposte le due tele alla stessa luce in mezzo alla sala delle sedute, i due concorrenti s'armarono ciascuno d'un ago sottile e andarono simultaneamente verso le rispettive tele. Quello che avesse piantato il suo ago più vicino al punto centrale della sua linea, sarebbe stato proclamato presidente del Weldon Institute.
Non occorre dire che l'operazione andava fatta in un sol colpo, senza esitazioni, senza pentimenti, affidandosi unicamente alla sicurezza del colpo d'occhio.
Zio Prudenza piantò il suo ago nell'istante in cui Phil Evans faceva lo stesso col suo. Poi si misurò per decidere quale dei due concorrenti si fosse più avvicinato al punto di mezzo.
O prodigio! Tale era stata la precisione dei due aspiranti alla carica che le misurazioni non diedero una differenza apprezzabile. I due aghi s'erano piantati, se non nel centro della linea, a una distanza minima da quello, e a una distanza che sembrava eguale per tutti e due gli aghi.
L'assemblea era dunque nel più grave imbarazzo.
Per fortuna, uno dei suoi membri, Truk Milnor, insistette perché le misurazioni fossero rifatte usando una riga graduata con la macchina micrometrica di Perreaux, che permette di dividere il millimetro in millecinquecento parti. Questa riga, dove i millecinquecentesimi di millimetro sono tracciati con una scheggia di diamante, servì a riprendere le misure, e, lette le divisioni per mezzo d'un microscopio, si ottennero i seguenti risultati:
L'ago di Zio Prudenza era lontano dal punto di mezzo meno di sei millecinquecentesimi di millimetro; l'ago di Phil Evans ne distava meno di nove millecinquecentesimi.
Fu così che Phil Evans dovette accontentarsi della carica di segretario del club, mentre Zio Prudenza ne era nominato presidente. Una differenza di tre millecinquecentesimi di millimetro; ma bastò perché il vinto votasse al vincitore uno di quegli odi che non sono meno feroci per essere latenti.

Nell'epoca, dopo le esperienze compiute durante l'ultimo quarto del secolo diciannovesimo, la questione dei palloni dirigibili aveva fatto qualche progresso. Le navicelle munite d'eliche propulsive, attaccate agli aerostati di forme allungate di Henry Giffard nel 1852, di Dupuy de Lôme nel 1872, dei fratelli Tissandier nel 1883, dei capitani Krebs e Renard nel 1884, avevano dato alcuni risultati dei quali bisognava tener conto. Ma se queste macchine, sospese in un mezzo più pesante, manovrando sotto la spinta di un'elica, movendo in una direzione che formava un angolo con quella del vento, addirittura andando in senso contrario a quello del vento per tornare al punto di partenza, avevano potuto veramente "dirigersi", v'erano riuscite però grazie a circostanze estremamente favorevoli. In enormi capannoni chiusi e coperti, tutto perfetto. In un'atmosfera calma, tutto ancora bene, in un vento leggero di cinque o sei metri al secondo, passabilmente. Ma, insomma, non si era ottenuto nessun importante risultato pratico. Contro un vento teso - otto metri al secondo - quelle macchine sarebbero rimaste pressoché immobili; contro un vento fresco - dieci metri al secondo - sarebbero andate all'indietro; in un fortunale - da venticinque a ventinove metri al secondo - sarebbero state portate via come una piuma; nel pieno di un uragano avrebbero corso il rischio di essere fatte a pezzi; infine, con uno di quei cicloni che superano i cento metri al secondo non se ne sarebbe più trovato neanche un frammento.

Anche dopo le brillanti esperienze dei capitani Krebs e Renard, se gli aerostati dirigibili avevano guadagnato un po' di velocità era appena quel tanto che occorreva per non essere trascinati indietro da una semplice brezza. Di qui l'impossibilità di usare a fini pratici questo mezzo di locomozione aerea.

Aveva fatto progressi incomparabilmente più rapidi il problema dei motori. Alle macchine a vapore di Henry Giffard, all'impiego della forza muscolare di Dupuy de Lôme s'erano sostituiti a poco a poco motori elettrici. Le batterie al bicromato di potassio, costituenti elementi montati in tensione, dei fratelli Tissandier, diedero una velocità di quattro metri al secondo. Le macchine dinamo-elettriche dei capitani Krebs e Renard, che sviluppavano una forza di dodici cavalli, impressero una velocità media di sei metri e mezzo.

Allora, su questa via del motore ingegneri e tecnici avevano cercato di avvicinarsi sempre più a quell'ideale che qualcuno ha potuto definire "un cavallo vapore in una cassa d'orologio". Gli effetti della pila di cui i capitani Krebs e Renard avevano serbato il segreto, erano così, a poco a poco, superati, e dopo di loro gli aeronauti avevano potuto valersi di motori la cui leggerezza aumentava di pari passo con la potenza.

V'era dunque di che incoraggiare quanti credevano nell'utilizzazione dei palloni dirigibili. Eppure, quante persone di giudizio si rifiutavano di ammetterne la possibilità! In effetti, se l'aerostato trova un punto d'appoggio nell'aria, appartiene al mezzo nel quale è interamente immerso. In queste condizioni la sua massa, che offre tanta presa alle correnti aeree, come potrebbe tener testa a venti medi, per potente che sia il suo propulsore?

Era sempre lo stesso problema. Ma si sperava di risolverlo usando apparecchi di grandi dimensioni.

In quella lotta degli inventori alla ricerca d'un motore insieme potente e leggero, gli americani s'erano più di tutti avvicinati all'ideale che abbiamo detto. Un chimico di Boston ancora sconosciuto aveva appena venduto una sua invenzione: un apparecchio dinamo-elettrico, basato sull'impiego d'una nuova pila la cui composizione era ancora un mistero. (7) Calcoli fatti con la massima cura, diagrammi d'un'esattezza estrema dimostravano che con quell'apparecchio, azionante un'elica di dimensioni convenienti, si sarebbero potuti ottenere spostamenti di diciotto-venti metri al secondo.

Sarebbe stato veramente magnifico.

«E neppur caro!» aveva soggiunto Zio Prudenza consegnando all'inventore, contro regolare ricevuta, l'ultimo fascio dei centomila dollari di carta con cui gli veniva pagata l'invenzione.
Il Weldon Institute s'era messo immediatamente all'opera. Quando si tratta d'esperimenti che possono avere un'utilità pratica, il denaro esce volentieri dalle tasche americane; e i fondi affluirono senza che vi fosse neppur bisogno di costituire una società per azioni.
Trecentomila dollari - somma corrispondente a un milione e mezzo di franchi - s'accumularono al primo appello nelle casse del club. I lavori cominciarono sotto la direzione del più celebre aeronauta degli Stati Uniti, Harry W. Tinder, che s'era conquistato fama immortale con tre fra le sue mille ascensioni: una nella quale s'era innalzato a milleduecento metri, spingendosi più su di Gay-Lussac, Coxwell, Sivel, Croce-Spinelli, Tissandier, Glaisher; una seconda nella quale aveva traversato tutta l'America da New York a San Francisco, percorrendo un itinerario centinaia di leghe più lungo di quelli di Nadar, di Godard e di tanti altri, senza contare quel John Wise che aveva percorso millecentocinquanta miglia da Saint Louis alla contea di Jefferson; una terza infine che s'era conclusa con una spaventosa caduta di millecinquecento piedi al prezzo d'un semplice stiramento alla mano destra mentre Pilôtre de Rozier, meno fortunato, era morto sul colpo cadendo da soli settecento piedi. (8)
Nel momento in cui comincia questa storia, si poteva già capire che il Weldon Institute aveva fatto le cose in grande e per bene. Nei cantieri Turner, a Filadelfia, si allungava un enorme aerostato la cui solidità sarebbe stata fra poco messa alla prova comprimendovi aria a molte atmosfere. E se un aerostato aveva mai meritato aggettivi come enorme, gigantesco, spropositato, era quello.
Qual era infatti la cubatura del "Géant" di Nadar? Seimila metri cubi. E del pallone di John Wise? Ventimila metri cubi. E del pallone Giffard, all'Esposizione del 1878? Venticinquemila metri cubi, con diciotto metri di raggio. Paragonate questi tre aerostati alla macchina aerea del Weldon Institute, che vantava una cubatura di quarantamila metri cubi: capirete che Zio Prudenza e i suoi colleghi avevano qualche diritto a gonfiarsi d'orgoglio.
Quel pallone, non essendo destinato a esplorare gli strati superiori dell'atmosfera, non si chiamava "Excelsior", qualificativo un po' troppo in onore fra i cittadini d'America. No, si chiamava semplicemente "Go ahead", che significa "Avanti". E non gli rimaneva che giustificare il nome obbedendo alle manovre del suo comandante.
Era quasi terminata anche la macchina dinamo-elettrica costruita col brevetto che il Weldon Institute aveva acquistato, e si poteva far conto che il "Go ahead" avrebbe preso il volo prima di sei settimane.
Come si è visto, però, non tutte le difficoltà d'ordine meccanico erano ancora risolte. Molte sedute erano già state consacrate a discutere non la forma dell'elica, non le sue dimensioni, ma la questione se dovesse essere messa dietro, come avevano fatto i fratelli Tissandier, o davanti, come avevano fatto i capitani Krebs e Renard. Superfluo dire che in questa discussione i partigiani dei due sistemi erano addirittura venuti alle mani. Come consistenza numerica, i due gruppi si eguagliavano perfettamente, e Zio Prudenza, la cui opinione avrebbe fatto pendere il piatto della bilancia dall'una o dall'altra parte in caso di votazione, Zio Prudenza, evidentemente cresciuto alla scuola del professor Buridano, non s'era ancora pronunciato.
Impossibilità dunque d'intendersi, e impossibilità di installare l'elica. Questo stato di cose sarebbe potuto durare a lungo, a meno che intervenisse il governo; ma, si sa, negli Stati Uniti il governo non ama immischiarsi nelle faccende private né interessarsi di ciò che non lo riguarda. Né si può dargli torto.
Le cose erano a questo punto, la seduta del 13 giugno minacciava di non finir mai o, piuttosto, di finire in uno spaventoso tumulto - ingiurie e dopo le ingiurie pugni, e dopo i pugni bastonate e dopo le

bastonate revolverate - quando, alle otto e trentasette, si presentò una diversione.
L'usciere del Weldon Institute, freddo e tranquillo come un policeman nel tempestoso subbuglio d'un meeting, s'era avvicinato al tavolo del presidente. Gli aveva consegnato un biglietto. Aspettava gli ordini che Zio Prudenza giudicasse opportuni.
Zio Prudenza suonò la trombetta a vapore che gli teneva luogo di campanello presidenziale (neanche la campana del Cremlino gli sarebbe bastata) ma il tumulto non fece che accrescersi. Allora il presidente "si tolse il cappello", ottenendo, con questo mezzo estremo, ciò che per il Weldon Institute era quasi un silenzio.
«Una comunicazione!» disse allora Zio Prudenza dopo avere attinto un'enorme presa nella tabacchiera che non lo abbandonava mai.
«Parlate, parlate!» esortarono novantanove voci, trovandosi per fortunato caso una volta tanto d'accordo.
«Un estraneo, cari colleghi, domanda di essere ricevuto in questa sala.»
«Mai!» replicarono, di nuovo d'accordo, tutte le voci.
«Vuole dimostrarci, se capisco bene» riprese Zio Prudenza «che credere alla possibilità di dirigere i palloni equivale a credere nella più assurda delle utopie.»
Un brontolio minaccioso accolse l'annuncio.
«Entri!... Entri!» gridarono poi tutti.
«E come si chiama questo interessante personaggio?» domandò Phil Evans.
«Robur» rispose Zio Prudenza.
«Robur... Robur... Robur...» scandì a gran voce tutta l'assemblea.
E, se l'accordo era stato così presto raggiunto su quel curioso nome, ciò si spiega col fatto che il Weldon Institute sperava di sfogare su colui che lo portava l'eccesso della sua esasperazione.
La tempesta s'era dunque placata per un momento; in apparenza almeno. Perché, come potrebbe una tempesta calmarsi in modo duraturo presso un popolo che ne spedisce due o tre al mese in Europa, sotto forma di uragani?

3.

Nel quale un nuovo personaggio non ha bisogno d'essere presentato perché si presenta da solo.

«Cittadini degli Stati Uniti d'America, il mio nome è Robur. Sono degno di questo nome. Ho quarant'anni, benché ne dimostri trenta, una costituzione di ferro, una salute a tutta prova, una notevole forza muscolare, uno stomaco che passerebbe per eccellente anche nel mondo degli struzzi. Questo per ciò che riguarda il fisico.»
L'ascoltavano, eccome! I più ciarlieri erano stati immediatamente ridotti al silenzio dalla bizzarria di questo discorso "pro facie sua". Era un pazzo o un mistificatore quell'uomo? Comunque, imponeva rispetto e attenzione. In una assemblea dove poco innanzi imperversava l'uragano, ora non s'udiva più neppur un soffio. La quiete dopo la tempesta.
Inoltre, Robur sembrava veramente l'uomo che diceva di essere. Statura media, e una figura d'impostazione addirittura geometrica: una specie di trapezio regolare, in cui il più lungo dei due lati paralleli era formato dalla linea delle spalle. Al di sopra di questa linea e piantata su un collo robusto, un'enorme testa sferoidale. A quale testa d'animale si sarebbe potuta paragonare, per dar ragione alle teorie dell'analogia passionale? (9) Subito detto: a quella d'un toro, ma d'un toro con una faccia intelligente. Occhi che la minima

contrarietà doveva portare all'incandescenza, e al di sopra di quelli una contrazione permanente del muscolo sopraccigliare, segno di estrema energia. Capelli corti un po' crespi, dai riflessi metallici, quasi fossero stati di paglia di ferro. Petto largo, che si alzava e s'abbassava col movimento d'un mantice da fucina. Braccia, mani, gambe e piedi in tutto degni del tronco.
Niente baffi, niente favoriti: una barba corta e larga da marinaio, all'americana, che lasciava scoperti gli attacchi della mascella i cui muscoli dovevano avere una potenza formidabile. Si è calcolato - che cosa mai non si calcola? - che la pressione della mascella d'un coccodrillo medio può raggiungere le quattrocento atmosfere, mentre quella d'un cane da caccia di grande corporatura non ne sviluppa più di cento. (10) Se ne è persino dedotta questa curiosa formula: se un chilogrammo di cane produce otto chilogrammi di forza mascellare, un chilogrammo di coccodrillo ne produce dodici. Bene, un chilogrammo di Robur doveva produrne almeno dieci. Andava dunque situato a metà strada fra il cane e il coccodrillo.
Da che paese veniva quello straordinario tipo? Difficile dirlo. In ogni caso parlava l'inglese senza fatica, e senza quella pronuncia un po' strascicata che distingue gli yankee della Nuova Inghilterra.
Robur continuò:
«E ora, onorevoli cittadini, passiamo all'aspetto morale. Vedete davanti a voi un ingegnere, la cui forza morale non è inferiore a quella fisica. Io non ho paura di nulla e di nessuno. Ho una forza di volontà che non ha mai ceduto davanti a un'altra. Quando mi sono fissato uno scopo, l'America intera, l'intero mondo si coalizzerebbero invano per impedirmi di raggiungerlo. Quando ho un'idea, intendo che sia condivisa e non sopporto la contraddizione. Insisto su questi particolari, onorevoli cittadini, perché è necessario che mi conosciate a fondo. Forse penserete che parlo troppo di me; ma poco importa. E adesso, riflettete prima d'interrompermi, perché sono venuto a dirvi delle cose che forse non avranno la fortuna di piacervi.»
Un rumore di risacca cominciò a propagarsi fra il pubblico delle prime file: segno che il mare non avrebbe tardato a ridiventare tempestoso.
«Parlate, onorevole straniero» si contentò di dire Zio Prudenza, che già si conteneva a stento.
E Robur parlò come aveva fatto prima, senza preoccuparsi più di prima del giudizio degli ascoltatori.
«Sì, so bene! Dopo un secolo d'esperimenti che non sono approdati a nulla, di tentativi che non hanno dato alcun risultato, vi sono ancora teste balorde che s'ostinano a credere alla possibilità di dirigere i palloni. Si figurano che un qualsiasi motore, elettrico o d'altro tipo, possa essere applicato alle loro pretenziose baracche, che offrono tanta presa alle correnti atmosferiche. S'immaginano di poter essere padroni d'un aerostato come si è padroni d'una nave sulla superficie dei mari. Qualche inventore, con tempo calmo o quasi, è riuscito a muovere un aerostato lungo una direzione ad angolo con quella del vento, e anche a risalire una brezza leggera. E per questo la direzione degli apparecchi aerei più leggeri dell'aria diventerebbe una cosa fattibile, utilizzabile a fini pratici? Ma andiamo! Voi siete in cento, qui, a credere nella realizzazione di questo sogno e a buttar via soldi, non nel fuoco ma nell'aria. Bene: sappiate che è un lottare contro l'impossibile!»
Fatto strano, davanti a quell'affermazione i membri del Weldon Institute non fiatarono. Erano diventati sordi o pazienti? O si contenevano perché volevano vedere fin dove avrebbe osato spingersi quel temerario?
Robur continuava:
«Per amor del cielo, un pallone!... quando per ottenere un alleggerimento d'un chilogrammo ci vuole un metro cubo di gas! Un pallone avrebbe la pretesa di resistere al vento grazie a un motore, quando la spinta d'un vento teso sulla vela d'una nave non è inferiore

alla forza di quattrocento cavalli, quando nell'incidente del ponte del Tay si è visto l'uragano esercitare una pressione di quattrocentoquaranta chilogrammi per metro quadrato? Un pallone, quando la natura non ha mai costruito sulla base di questo principio un essere volante, sia munito d'ali come gli uccelli o di membrane come certi pesci e certi mammiferi...»
«Mammiferi?...» interruppe una voce.
«Mammiferi, sì. Il pipistrello, se non vado errato. Forse il signore ignora che quel volatile è un mammifero? ha mai visto fare un'omelette di uova di pipistrello?»
Il signore che aveva interrotto ammutolì, e Robur continuò con lo stesso slancio:
«Ma allora, l'uomo dovrebbe rinunciare alla conquista dell'aria, a trasformare i costumi civili e politici del vecchio mondo, grazie all'uso di questo mirabile mezzo di locomozione? Ma certamente no! E com'è diventato padrone dei mari grazie alla nave, al remo, alla vela, alla ruota o all'elica, così diventerà padrone dello spazio atmosferico grazie agli apparecchi più pesanti dell'aria; perché bisogna essere più pesanti dell'aria per essere più forti.»
Questa volta, l'assemblea non si tenne più. Bordate di grida uscirono da tutte quelle bocche puntate contro Robur come canne di fucili o gole di cannoni. Era la risposta a una vera e propria dichiarazione di guerra. Non era l'eterna lotta che stava per ricominciare, tra il "più leggero" e il "più pesante dell'aria"?
Robur non batté ciglio. Le braccia incrociate sul petto, attendeva impassibile che tornasse il silenzio.
Zio Prudenza ordinò con un gesto il "cessate il fuoco".
«Sì» riprese Robur «l'avvenire è delle macchine volanti. L'aria è un punto d'appoggio solido. Si imprima a una colonna di questo fluido un movimento ascensionale di quarantacinque metri al secondo e un uomo potrà rimanere ritto in cima a quella colonna d'aria, se le suole delle sue scarpe hanno una superficie di un solo ottavo di metro quadrato. E se la velocità della colonna è portata a novanta metri, potrà starci anche a piedi nudi. Bene: spingendo indietro, con le pale d'un'elica, una massa d'aria con questa velocità, si ottiene lo stesso risultato.»
Quel che Robur diceva era quel che avevano detto prima di lui tutti i partigiani dell'aviazione, il cui lavoro doveva, lentamente ma sicuramente, portare alla soluzione del problema. A Ponton d'Amécourt, a de La Landelle, Nadar, de Luzy, de Louvrié, Liais, Béleguic, Moreau, ai fratelli Richard, a Babinet, Jobert, du Temple, Salives, Penaud, de Villeneuve, Gauchot e Tatin, a Michel Loup, Edison, Planavergne, a tanti altri infine, l'onore di aver diffuso quelle idee così semplici! Abbandonate e riprese più volte, non potevano mancar di trionfare un giorno. E forse che s'era fatta aspettare la loro risposta a quei nemici dell'aviazione, convinti che l'uccello si sostiene soltanto perché scalda l'aria di cui si gonfia? Non aveva dimostrato che un'aquila pesante cinque chilogrammi dovrebbe riempirsi di cinquanta metri cubi d'aria calda, per sostenersi nello spazio?
Robur tornò a dimostrarlo con una logica inattaccabile, in mezzo al bailamme dell'assemblea. E, come conclusione, ecco le frasi che buttò in faccia a quegli appassionati del pallone:
«Con i vostri aerostati non potete nulla, non arriverete a nulla, non oserete nulla! Il più intrepido dei vostri aeronauti, John Wise, benché abbia già volato per milleduecento miglia sopra il continente americano ha dovuto rinunciare al progetto di traversare l'Atlantico! (11) E, dopo, non avete avanzato d'un passo, uno solo, su questa via.»
«Signore» disse allora il presidente che si sforzava invano di mantenersi calmo «voi dimenticate ciò che ha detto il nostro immortale Franklin al momento dell'apparizione della prima mongolfiera, quando il pallone stava per nascere: "Per ora è soltanto un bambino, ma crescerà!". E è cresciuto...» (12)
«No, presidente, no! Non è cresciuto! E' soltanto diventato grosso e

non è la stessa cosa!»
Era un attacco diretto ai progetti del Weldon Institute, che aveva decretato, sostenuto, sovvenzionato la costruzione d'un aerostato di proporzioni mai viste. Frasi poco rassicuranti s'incrociarono immediatamente nella sala:
«Abbasso l'intruso!»
«Sbattetelo giù dalla tribuna!»
«Per dimostrargli che è più pesante dell'aria!»
E così via.
Ma si era sempre alle parole, non ancora alle vie di fatto. Robur, impassibile, poté dunque ancora gridare:
«Il futuro non è degli aerostati, signori, ma delle macchine volanti. L'uccello vola e non è un pallone, è una macchina vivente!»
«Sì, vola!» gridò in risposta il bollente Bat T. Fyn «ma vola contro tutte le regole della meccanica!»
«Ma figuriamoci» rispose Robur, con un'alzata di spalle. Poi riprese: «Da quando si è studiato il volo dei volatori grandi e piccoli, è prevalsa questa semplicissima idea: non c'è da far altro che imitare la natura, perché la natura non sbaglia mai. Fra i dieci colpi d'ala al minuto dell'albatros, i settanta del pellicano...»
«Settantuno!» gridò una voce beffarda.
«... e i centonovantadue dell'ape...»
«Centonovantatré!» gridò il burlone.
«... e i trecentotrenta della mosca comune...»
«Trecento trenta e mezzo!»
«... e i milioni di colpi d'ala della zanzara...» (13)
«Non milioni, miliardi!»
Ma Robur, interrotto, non interruppe la sua dimostrazione.
«... fra tutti questi diversi modi di volare...»
«C'è l'aria!»
«... c'è la possibilità di trovare una soluzione pratica. Il giorno in cui de Lucy ha potuto constatare che il cervo volante, quest'insetto che pesa due grammi, riesce a sollevare in volo un peso di quattrocento grammi, cioè duecento volte il suo, quel giorno il problema dell'aviazione è stato risolto. Inoltre era dimostrato che la superficie dell'ala diminuisce via via che aumentano le dimensioni e il peso dell'animale. Da allora sono stati progettati o costruiti più di sessanta apparecchi...»
«Che non sono mai riusciti a volare!» esclamò il segretario Phil Evans.
«Che hanno volato o che voleranno» replicò Robur senza lasciarsi confondere. «E si chiamino elicotteri, ortotteri, o, a imitazione della parola nave che deriva da "navis", se ne derivi il nome da "avis" per chiamarli 'avi' più qualcosa, si arriva all'apparecchio la cui creazione deve rendere l'uomo padrone nello spazio.»
«Ci siamo: l'elica!» ribatté Phil Evans. «Ma l'uccello non ha elica... che si sappia.»
«Vi sbagliate! Come ha dimostrato Penaud, l'uccello si fa elica e il suo volo è "elicottero". Il motore dell'avvenire è l'elica...»

«D'un pareil maléfice,
Saint-Hélice, préservez-nous!...»

canticchiò in mezzo al pubblico un tale a cui era rimasto impresso questo motivo dello "Zampa" di Hérold. (14)
E tutti ripresero il ritornello in coro, con intonazioni da far rivoltare nella tomba il compositore francese.
Quando le ultime note si furono spente in una spaventosa confusione di voci, Zio Prudenza si credette in dovere di dire:
«Fin qui, straniero, vi abbiamo lasciato parlare senza interrompervi...»
A quanto pare, per il presidente del Weldon Institute le battute canzonatorie, le grida, il coro finale non erano interruzioni ma

semplici scambi d'idee.
«Tuttavia» continuò «vi ricorderò che la teoria dell'aviazione è condannata in partenza e respinta dalla maggior parte degli ingegneri così americani come d'altri paesi. Un sistema che ha al passivo la morte del Saraceno Volante a Costantinopoli, quella del monaco Voador a Lisbona, quelle di Letur nel 1852, di Groof nel 1864, senza contare le vittime che dimentico, non foss'altri il mitologico Icaro...»
«Questo sistema» interruppe Robur «non è degno di condanna più di quello il cui martirologio conta i nomi di Pilôtre de Rozier a Calais, di Madame Blanchard a Parigi, di Donaldson e Grimwood, caduti nel lago Michigan, di Sivel e Croce-Spinelli, di Eloy e di tanti altri che noi ci guarderemo bene dal dimenticare!»
Botta e risposta, come si suol dire.
«Del resto» riprese Robur «con i vostri palloni, per quanto perfezionati, non otterreste mai una velocità tale da renderli utilizzabili per fini pratici. Impieghereste dieci anni a fare il giro del mondo, mentre una macchina volante potrà farlo in otto giorni!»
Nuove grida di protesta che durarono tre minuti abbondanti, fino al momento in cui poté prendere la parola Phil Evans.
«Signor aviatore» disse il segretario «voi che venite qui a vantarci i benefici dell'aviazione, avete mai volato nel modo che piace a voi?»
«Certamente sì.»
«Avete conquistato l'aria, sicché.»
«Può anche darsi, signore!»
«Viva Robur il Conquistatore!» gridò una voce beffarda.
«Ebbene sì! Robur il Conquistatore! E questo nome l'accetto, e lo porterò, poiché ne ho il diritto!»
«Ci permettiamo di dubitarne!» gridò Jem Cip.
«Signori» disse Robur aggrottando le sopracciglia «quando parlo seriamente d'una cosa seria non ammetto che mi si risponda con smentite, e sarei felice di conoscere il nome del signore che...»
«Mi chiamo Jem Cip... sono vegetariano...»
«Cittadino Jem Cip» rispose Robur «sapevo che i vegetariani hanno generalmente l'intestino più lungo degli altri uomini: un buon piede almeno. E' già molto, e non obbligatemi ad allungarvelo ancora tirando dalle orecchie.»
«Fuori!»
«Sbattetelo in istrada!»
«Facciamolo a pezzi!»
«Linciamolo!»
«Torciamolo come un'elica!»
Il furore dei sostenitori del pallone aveva toccato il colmo. Erano tutti in piedi e circondavano la tribuna, dove Robur spariva in mezzo a una siepe di braccia che s'agitavano come al soffio della tempesta. Invano la trombetta a vapore lanciava squilli a distesa. Quella sera, Filadelfia dovette credere che il fuoco divorasse uno dei suoi quartieri e che tutta l'acqua del fiume Schuylkill non sarebbe bastata a spegnerlo.
D'improvviso, la folla fece un movimento all'indietro: Robur s'era tolto le mani di tasca e le tendeva verso la prima fila di quei pazzi furiosi.
In quelle mani erano infilati due di quei "tirapugni" all'americana, che sono nello stesso tempo revolver e che la pressione delle dita basta a far sparare - piccole mitragliatrici da tasca.
E allora, approfittando non solo della ritirata degli assalitori ma anche del silenzio che l'aveva accompagnata, Robur lanciò l'ultimo insulto: «Dev'essere proprio vero» disse «che non è stato Amerigo Vespucci a scoprire il nuovo mondo. E' stato Sebastiano Caboto. Voi non siete americani, siete dei cabo...» (15)
In quel momento partirono quattro o cinque colpi d'arma da fuoco; sparati in aria, non ferirono nessuno. In mezzo al fumo l'ingegnere sparì, e quando il fumo si fu dissipato non si trovò più traccia di lui. Robur il Conquistatore era scomparso come se una macchina volante

lo avesse rapito in cielo.

4.
Nel quale il domestico Frycollin tenta, invano, di farsi ascoltare.

Già più d'una volta, in seguito a discussioni tempestose nell'uscire dalle sedute i membri del Weldon Institute avevano riempito di clamori Walnut Street e le vie adiacenti. Più d'una volta gli abitanti del quartiere s'erano lamentati di quei rumorosi strascichi di rumorosi dibattiti che li disturbavano fin nella santità del domicilio. Più d'una volta, infine, i policemen avevano dovuto intervenire per assicurare la circolazione dei passanti, nella vasta maggioranza indifferenti ai problemi della navigazione aerea. Ma, prima di quella sera, mai il tumulto aveva assunto tali proporzioni, mai le lamentele sarebbero state così fondate, mai così necessario l'intervento dei policemen.

Bisogna dire però che i membri del Weldon Institute meritavano, stavolta, qualche indulgenza. Avevano avuto il coraggio di venirli ad attaccare in casa loro. A quegli uomini che stravedevano per il "più leggero dell'aria", uno che andava matto per il "più pesante" aveva detto cose addirittura abominevoli. Poi, nel momento in cui stava per essere trattato come meritava, era sparito.

Tutto questo gridava vendetta. Per lasciare impunite simili ingiurie, bisognerebbe non avere sangue americano nelle vene! Figli di Amerigo, essere trattati come figli di Caboto! Non era un insulto, tanto più imperdonabile in quanto coincideva, da un punto di vista storico, con la verità?

I membri del club si precipitarono dunque a gruppi in Walnut Street, poi si riversarono nelle strade vicine, infine per tutto il quartiere. Svegliarono gli inquilini e li obbligarono a lasciarsi frugare in casa, salvo indennizzarli più tardi di quella violazione dell'intimità privata, che è particolarmente cara ai popoli anglosassoni. Ma prepotenze e ricerche furono vane: Robur non era in nessun posto, di lui non si scoperse traccia. Fosse partito col "Go ahead", non sarebbe stato più introvabile. Dopo un'ora di perquisizioni fu giocoforza rinunciare, e i colleghi si separarono non senza essersi giurati di estendere le ricerche a tutto il territorio delle due Americhe.

Verso le undici la calma era quasi ristabilita. Filadelfia stava per poter tornare ai suoi dolci sonni, invidiabile privilegio delle città che hanno la fortuna di non essere industriali, e i vari membri del club non pensarono più ad altro che a raggiungere le loro case. Per nominare soltanto alcuni dei più in vista, William T. Forbes si diresse alla volta della sua fabbrica di zucchero di stracci, dove Miss Doll e Miss Mat gli avevano preparato il tè serale inzuccherato con il glucosio prodotto dalla casa, Truk Milnor prese la via della sua fabbrica, la cui pompa a fuoco sbuffava giorno e notte nel sobborgo più lontano, il tesoriere Jem Cip, pubblicamente accusato di avere un piede d'intestino in più di quanto normalmente ne comporti l'organismo umano, raggiunse la sala da pranzo dove lo aspettava la sua cena erbacea.

Due dei più importanti weldoniani, due soltanto, non dimostravano invece nessuna intenzione di tornare presto ai rispettivi domicili. Avevano approfittato dell'occasione per scambiare frasi più acrimoniose del solito. Erano gli irreconciliabili Zio Prudenza e Phil

Evans, presidente e segretario del Weldon Institute.
Alla porta del club il cameriere Frycollin aspettava Zio Prudenza, suo padrone, e si mise a seguirlo senza prestare la minima attenzione all'oggetto della discussione fra i due colleghi.
Per puro eufemismo abbiamo chiamato "discussione" quella in corso fra il segretario e il presidente del club. In realtà era un litigio in piena regola, condotto con un'energia che traeva origine dalla passata rivalità.
«No, signore, no!» ripeteva Phil Evans. «Se avessi avuto l'onore di presiedere il Weldon Institute, mai, signor mio, mai si sarebbe verificato un tale scandalo!»
«E che cosa avreste fatto, se aveste avuto quell'onore?» domandò Zio Prudenza.
«Avrei tolto la parola a quel malcreato prima ancora che aprisse bocca!»
«Mi sembra che per togliere la parola si debba almeno aver lasciato parlare.»
«Non in America, signor mio, non in America!»
Continuando a scambiarsi battute più agre che dolci, i due infilavano strade che li allontanavano sempre più dalle loro case, traversando quartieri fuori mano.
Frycollin seguiva sempre, ma non si sentiva affatto tranquillo vedendo il padrone avventurarsi in luoghi deserti; quei posti non gli piacevano, specialmente a quell'ora, poco prima della mezzanotte. Difatti l'oscurità era profonda, e la luna appena al primo quarto. Frycollin guardava dunque a destra, a sinistra, se non fossero in agguato ombre sospette; e per l'appunto gli parve di vedere cinque o sei omaccioni che sembravano non perderlo di vista.
Istintivamente Frycollin si avvicinò al padrone; ma per niente al mondo avrebbe osato interrompere una conversazione siffatta, per paura che un po' di quella violenza si riversasse su di lui. Per farla breve, il caso volle che il presidente e il segretario del Weldon Institute, senza rendersene conto, si dirigessero verso il Fairmont Park. Là, sempre litigando, traversarono lo Schuylkill sul famoso ponte metallico; incontrarono solo qualche passante ritardatario e si trovarono infine in mezzo ai vasti terreni, quali allargantisi in immensi prati, quali ombreggiati di begli alberi, che fanno di quel parco una cosa unica al mondo.
Qui i terrori di Frycollin l'assalirono più forti che mai, e a tanto maggior ragione in quanto aveva visto le cinque o sei ombre sospette infilare il ponte alle sue spalle. Le sue pupille erano ormai così dilatate da raggiungere la circonferenza dell'iride, e al contrario il suo corpo si raggrinziva, si ritirava, come se fosse stato dotato di quella contrattilità speciale che possiedono i molluschi e certi artropodi.
Il fatto è che Frycollin era un fifone.
Era un vero negro della Carolina del Sud, dalla faccia ottusa, dal corpo gracile e misero. Aveva ventun anni, il che significava che non era mai stato schiavo, nemmeno alla nascita; (16) ma non per questo valeva di più. Finto, goloso, pigro e soprattutto d'una vigliaccheria senza eguali, da tre anni era al servizio di Zio Prudenza, e aveva rischiato un centinaio di volte di essere messo alla porta: l'aveva scampata solo perché il padrone temeva d'incappare in uno peggio di lui. Eppure, vivendo accanto a un uomo sempre pronto a buttarsi nelle imprese più audaci, Frycollin avrebbe dovuto aspettarsi di vedere la sua vigliaccheria messa più d'una volta a dura prova. Però aveva dei compensi; per esempio, Zio Prudenza non aveva molto da ridire sulla sua voracità, e ancor meno sulla sua pigrizia. Ah, Frycollin, se tu avessi potuto leggere nel libro del futuro!
Perché poi Frycollin non era rimasto a Boston, al servizio d'una certa famiglia Sneffel che, sul punto di fare un viaggio in Svizzera, vi aveva rinunciato per paura delle valanghe? Non era la casa che faceva per lui, ben meglio di quella di Zio Prudenza, dove la temerità era

ospite permanente?
Ma insomma ormai c'era, e il padrone aveva finito addirittura per abituarsi ai suoi difetti. Bisogna anche dire che aveva una qualità: per negro che fosse, non "parlava negro". Un vantaggio da tenere in considerazione, perché non c'è nulla di più sgradevole di quell'odioso gergo in cui l'impiego degli infiniti è spinto all'abuso.
Intanto si avvicinava la mezzanotte e la falce della luna scendeva verso occidente, dietro le chiome degli alberi. I suoi raggi, insinuandosi fra i rami, disseminavano il suolo di chiazze di luce; il sottobosco appariva meno scuro.
Questo permise a Frycollin di gettarvi uno sguardo scrutatore.
«Brrr!» fece fra sé. «Sono sempre là i bricconi! E si avvicinano, non c'è dubbio che s'avvicinano!»
Non poté più tenersi, e andando verso il padrone:
«Zio Padrone!» disse.
Così lo chiamava, come il presidente del Weldon Institute voleva essere chiamato.
In quel momento il litigio era al colmo. Poiché i due rivali si stavano mandando al diavolo a vicenda, Frycollin fu brutalmente esortato a partecipare al viaggio.
Discutendo sempre e senza veder nulla perché erano occupati a guardarsi nel bianco degli occhi, i due litiganti continuarono a avanzare nei prati deserti di Fairmont Park, sempre più allontanandosi dal fiume e dal ponte che avrebbero dovuto riattraversare per tornare in città.
Tutti e tre vennero così a trovarsi nel mezzo d'un folto di alberi, le cui alte cime si bagnavano negli ultimi raggi di luna. Al limite di quel folto si apriva un'ampia radura, un vasto campo ovale che avrebbe potuto essere un meraviglioso ippodromo: non un'irregolarità del terreno vi avrebbe impacciato il galoppo dei cavalli, non un albero avrebbe fatto schermo allo sguardo degli spettatori, su una pista circolare lunga parecchie miglia.
Eppure, se Zio Prudenza e Phil Evans non fossero stati così presi dal loro litigio, se avessero guardato con un minimo d'attenzione, si sarebbero accorti che la radura non era quella di sempre, quella di ieri. Cosa vi avevano costruito, una fabbrica di farine? Poteva sembrare proprio quello, con un insieme di mulini a vento le cui ali, allora immobili, si distinguevano vagamente nella penombra.
Ma né il presidente né il segretario del Weldon Institute notarono la bizzarra modifica apportata al paesaggio di Fairmont Park. Né se ne accorse Frycollin. Frycollin si accorgeva soltanto del fatto che le ombre sospette si avvicinavano, si accostavano l'una all'altra come per un assalto. La sua paura era ormai incontrollabile, gli paralizzava le membra, gli rizzava tutti i peli: panico, in una parola.
Tuttavia, mentre le ginocchia gli si piegavano sotto, ebbe la forza di gridare un'ultima volta:
«Zio Padrone! Zio Padrone!»
«Ma insomma, cos'hai?» rispose Zio Prudenza.
Forse né a lui né a Phil Evans sarebbe spiaciuto sfogare la rabbia sul povero Frycollin. Ma non ne ebbero il tempo, né quello ebbe il tempo di rispondere.
Nel sottobosco s'era udito un fischio. Immediatamente una sorta di stella elettrica si accese in mezzo alla radura.
Un segnale, senza dubbio; e in questo caso significava ch'era venuto il momento di compiere qualche opera di violenza.
In meno tempo di quel che occorre per immaginarlo, sei uomini traversarono a corsa il folto d'alberi, gettandosi due su Zio Prudenza, due su Phil Evans, due su Frycollin questi ultimi di troppo, evidentemente, perché il negro era nella totale incapacità di difendersi.
Invece il presidente e il segretario del Weldon Institute, benché colti di sorpresa dall'attacco, vollero resistere; ma non ne ebbero il

tempo né la forza. In pochi secondi, resi muti da un bavaglio, ciechi da una fascia sugli occhi, immobilizzati, legati come salami, furono trascinati velocemente attraverso la radura. Che cosa dovevano pensare, se non di essere caduti nelle mani di quei tipi poco scrupolosi che non esitano a derubare la gente attardata in fondo ai boschi? Però dovevano sbagliarsi: non furono nemmeno frugati. Eppure sarebbe stato un bel bottino, perché Zio Prudenza aveva in tasca, come d'abitudine, banconote per qualche migliaio di dollari.
Un minuto dopo quell'aggressione, senza che gli aggressori avessero scambiato una sola parola, Zio Prudenza, Phil Evans e Frycollin si sentirono deporre dolcemente non sull'erba, ma su una specie di tavolato che gemette sotto il loro peso. Là, furono stesi uno accanto all'altro. Una porta si chiuse su di loro, e lo stridere di un catenaccio li informò che erano prigionieri.
Poi s'udì come un fruscio, una specie di fremito ininterrotto, un "frrr" le cui "rrr" si prolungavano all'infinito, senza che il silenzio tranquillo della notte fosse rotto da alcun altro rumore.

Che emozione, il giorno dopo a Filadelfia! Fin dalle prime ore si seppe quel che era successo la vigilia alla seduta del Weldon Institute: l'apparizione d'un misterioso personaggio, un certo ingegnere di nome Robur - Robur il Conquistatore! - la lotta che sembrava voler impegnare contro i sostenitori del pallone, poi la sua inesplicabile sparizione.
Ma fu ben altra cosa quando tutta la città seppe che il presidente e il segretario del club erano spariti, anche loro, nella notte dal 12 al 13 giugno.
Si possono immaginare le ricerche che furono fatte per tutta la città e nei dintorni: invano. I giornali di Filadelfia, poi quelli della Pennsylvania, poi quelli di tutta l'America s'impadronirono della notizia e proposero centinaia di spiegazioni, nessuna delle quali doveva essere la vera. Somme considerevoli furono promesse per via di annunci e affissi murali non solo a chi fosse riuscito a ritrovare gli illustri scomparsi, ma anche a chi avesse potuto fornire qualche indizio atto a mettere sulle loro tracce. Nulla servì. Cancellati dalla superficie del globo come se la terra si fosse aperta per inghiottirli.
A questo proposito, i giornali del governo chiesero che il personale di polizia fosse largamente aumentato, perché attentati dello stesso genere avrebbero potuto ripetersi contro i migliori cittadini degli Stati Uniti; nel che, avevano perfettamente ragione...
I giornali dell'opposizione, è vero, chiesero che il personale di polizia fosse invece licenziato come inutile, dato che simili attentati potevano verificarsi senza che si riuscisse a rintracciarne gli autori; e neanche loro avevano torto...
Insomma la polizia rimase quella che era e quella che sarà, sempre, nel migliore dei mondi: che non è perfetto e molto ci manca.

5.
Nel quale ci si accorda per una sospensione delle ostilità fra il presidente e il segretario del Weldon Institute.

Una fascia sugli occhi, un bavaglio, una corda ai polsi, una corda alle caviglie; impossibile vedere, parlare, muoversi. Tutto questo non era fatto per rendere più accettabile la situazione di Zio Prudenza, di Phil Evans e di Frycollin. Inoltre, non sapere chi siano gli autori di un tale rapimento, in che posto si sia stati gettati come pacchi in un vagone portabagagli, ignorare dove si è, a quale sorte si è destinati: c'era di che esasperare il più paziente rappresentante della razza ovina, e già sappiamo che i membri del Weldon Institute non erano precisamente pecore per quanto riguardava la pazienza. Data la sua violenza di carattere, non si fatica a immaginare in che stato dovesse essere Zio Prudenza.
In ogni caso, Phil Evans e lui dovevano pensare che difficilmente l'indomani sera avrebbero potuto occupare il loro posto al banco della presidenza.
Quanto a Frycollin, a lui era semplicemente impossibile pensare. Era più morto che vivo.
Per un'ora la situazione dei prigionieri non subì alcuna modifica. Nessuno venne a far loro visita né a rendere loro la libertà di movimenti e di parola di cui avrebbero avuto tanto bisogno. Erano ridotti a sospiri soffocati, a "eh" e "oh" soffiati attraverso il bavaglio, a sobbalzi da carpa che sta morendo asfissiata fuori del suo bacino natale. Quale collera muta, quale furore represso o piuttosto imbavagliato rivelassero questi sintomi, si capisce facilmente. Dopo quegli sforzi infruttuosi, i due weldoniani rimasero per qualche tempo inerti. E, non potendo valersi della vista, tentarono di raccogliere per mezzo dell'udito qualche indizio che gettasse un po' di luce su quell'inquietante situazione. Ma invano cercavano di cogliere altro rumore che non fosse quell'interminabile, inesplicabile "frrr" che li circondava come d'un'atmosfera fremente.
Nel frattempo, però, si produsse un fatto nuovo: Phil Evans procedendo con calma riuscì ad allargare la corda che gli stringeva i polsi. Poi, a poco a poco il nodo si allentò, le dita scivolarono le une sulle altre, le mani ritrovarono la completa libertà.
Un vigoroso massaggio ristabilì la circolazione ostacolata dalla corda. Un istante dopo Phil Evans s'era tolta la fascia che gli copriva gli occhi, strappato il bavaglio, tagliate le corde con la fine lama del suo "bowie-knife''. (17) Un americano che non avesse sempre in tasca il suo "bowie-knife" non sarebbe più un americano. Però, se Phil Evans ci guadagnò di potersi muovere e parlare, fu tutto. Gli occhi non trovarono modo di esercitarsi utilmente, per il momento almeno: in quella prigione regnava un'oscurità quasi completa. Solo un poco di luce filtrava da una specie di feritoia, aperta nella parete a sei o sette piedi d'altezza.
Il lettore immaginerà che, per quanto accanita potesse essere la loro rivalità, Phil Evans non esitò un istante a liberare Zio Prudenza. Pochi colpi di "bowie-knife" bastarono a tagliare i nodi che lo stringevano ai polsi e alle caviglie. Zio Prudenza, quasi folle di rabbia, si rizzò sulle ginocchia, si strappò bavaglio e fascia e disse con voce strozzata:
«Grazie.»
«No, niente ringraziamenti» disse l'altro.
«Phil Evans?»
«Zio Prudenza?»
«Qui non ci sono più né presidente né segretario del Weldon Institute. Qui non ci sono più avversari.»
«Avete ragione» rispose Phil Evans. «Qui ci sono due uomini che hanno da vendicarsi di un terzo, il cui attentato esige severe rappresaglie. E questo terzo...»

«E' Robur!»
«E' Robur!»
Ecco dunque un punto sul quale i due ex concorrenti si trovarono d'accordo. Su questo soggetto non c'erano da temere discussioni.
«E il vostro domestico?» fece osservare Phil Evans, indicando Frycollin che soffiava come una foca. «Bisogna liberarlo.»
«Non ancora» decretò Zio Prudenza. «Ci assorderebbe con i suoi lamenti, abbiamo altro da fare che ascoltare geremiadi.»
«Che cosa abbiamo da fare dunque, Zio Prudenza?»
«Scappare se possibile.»
«E anche se è impossibile.»
«Avete ragione, Phil Evans. Anche se è impossibile!»
Il dubbio che il rapimento fosse opera d'altri che dello strano Robur non si presentò neppure per un istante alla mente dei due rapiti. Difatti semplici e onesti banditi, dopo averli derubati di orologi, gioielli, portafogli, portamonete, li avrebbero buttati in fondo al fiume con la gola tagliata, invece di chiuderli in un... Un che cosa? Questione importante, in verità, che era bene elucidare prima di cominciare i preparativi di un'evasione.
«Phil Evans» riprese Zio Prudenza «dopo che siamo usciti da quella seduta, invece di scambiarci amenità sulle quali sarà bene sorvolare, avremmo fatto meglio a essere meno distratti. Se fossimo restati nelle strade di Filadelfia, nulla sarebbe accaduto. Evidentemente Robur s'aspettava quello che stava per succedere al club; prevedeva la collera che il suo atteggiamento provocatorio doveva suscitare e aveva messo alla porta qualcuno dei suoi banditi perché gli prestassero man forte. Quando abbiamo lasciato Walnut Street, quelli ci hanno spiati e seguiti, e vedendo che c'incamminavamo con tanta imprudenza lungo i viali di Fairmont Park hanno capito di averci nelle loro mani.»
«Certo» rispose Phil Evans. «Sì, abbiamo avuto torto di non andare subito a casa.»
«Si ha sempre torto di non aver ragione» sentenziò Zio Prudenza.
In quel momento dall'angolo più scuro della prigione si sentì venire un lungo sospiro.
«Cos'è?» domandò Phil Evans.
«Niente! Frycollin che sogna.»
E Zio Prudenza riprese:
«Fra il momento in cui ci hanno presi, a qualche passo dalla radura, e il momento in cui ci hanno buttati qua dentro, non sono passati più di due minuti. E' dunque evidente che quegli uomini non ci hanno trascinati fuori di Fairmont Park.»
«E se l'avessero fatto, avremmo pure avvertito un movimento di traslazione.»
«Certo. Dunque è chiaro che siamo chiusi nel compartimento di un veicolo... forse un carro da pionieri, oppure un carrozzone da saltimbanchi...»
«Evidentemente. Se fosse un battello ormeggiato sulle rive dello Schuylkill, lo sentiremmo ondeggiare alla corrente.»
«Si capisce» fu d'accordo Zio Prudenza. «E penso che, dato che siamo ancora nella radura, adesso o mai è il momento di fuggire, salvo ritrovare poi quel Robur...»
«E fargli pagar caro questo attentato alla libertà di due cittadini degli Stati Uniti d'America!»
«Caro! Molto caro!»
«Ma chi è quell'uomo? Di dove viene? E' un inglese, un tedesco, un francese?»
«E' un miserabile e tanto basta!» rispose Zio Prudenza. «Adesso all'opera!»
Tutti e due, a mani tese e dita aperte, tastarono allora le pareti del compartimento per trovarvi una giuntura o una fessura. Niente. E niente alla porta: era chiusa ermeticamente e sarebbe stato impossibile far saltare la serratura. Bisognava dunque scavare un buco, scappare da quello. Restava da sapere se le lame dei "bowie-

knives" avrebbero potuto scavare la parete, se le lame non si sarebbero scheggiate o rotte in quel lavoro.
«Ma di dove viene questo fremito che non smette mai?» domandò Phil Evans, che non sapeva darsi ragione di quel "frrr" continuo.
«Il vento, senza dubbio» rispose Zio Prudenza.
«Il vento? Mi sembra che fino a mezzanotte non ne tirasse un fiato.»
«Ma non può essere altro. Se non è il vento, che cosa volete che sia?» Phil Evans, tirata fuori la migliore lama del suo coltello, attaccò la parete vicino alla porta: forse sarebbe bastato fare un piccolo buco per aprirla dall'esterno, se era chiusa da un semplice catenaccio o se la chiave era stata lasciata nella toppa.
Alcuni minuti di lavoro non ebbero altro risultato che scheggiare le lame del "bowie-knife", spuntarle, trasformarle in seghe dentate.
«Non morde, Phil Evans?»
«No.»
«Siamo in una cella di latta?»
«No, Zio Prudenza. Le pareti, a battervi, non danno un suono metallico.»
«Legno ferro, (18) allora?»
«No, né legno né ferro.»
«E allora cosa sarà?»
«E chi lo sa? In ogni modo, una sostanza sulla quale l'acciaio non fa presa.»
Zio Prudenza, preso da un violento accesso di collera, bestemmiò e picchiò coi piedi sull'impiantito sonoro, mentre le sue mani si muovevano come a strangolare un immaginario Robur.
«Calma, Zio Prudenza, calma!» esortò Phil Evans. «Provate voi, adesso.»
Zio Prudenza tentò, ma il suo "bowie-knife" non riuscì a intaccare una parete che non arrivava neppure a graffiare con le sue migliori lame, quasi fosse stata di cristallo.
Ogni fuga diventava dunque impossibile; ammesso che, aperta la porta, la si potesse tentare.
Bisognò dunque momentaneamente rassegnarsi, cosa che non è nel temperamento yankee, e aspettare tutto dalla sorte, cosa che deve ripugnare a spiriti eminentemente pratici. Ma non fu senza imprecazioni, insulti, invettive violente all'indirizzo di quel Robur... che non doveva essere uomo da commuoversene, per poco che fosse, nella vita privata, quel personaggio che s'era dimostrato durante la seduta del Weldon Institute.
Intanto Frycollin cominciava a dare segni inequivocabili di disagio. Avesse crampi allo stomaco o crampi alle membra, si dimenava in modo lamentevole.
Zio Prudenza giudicò opportuno mettere fine a quella ginnastica, tagliando le corde che legavano il negro.
Forse se ne pentì: fu subito un'interminabile litania, nella quale le angosce della paura si mescolavano alle sofferenze della fame. Frycollin era preso per lo stomaco non meno che per il cervello; sarebbe stato difficile dire a quale di questi due visceri il negro fosse maggiormente debitore di ciò che provava.
«Frycollin!» gridò Zio Prudenza.
«Zio Padrone! Zio Padrone!...» rispose il negro fra due lugubri gemiti.
«Frycollin, può darsi che siamo condannati a morire di fame in questa prigione. Ma siamo decisi a non soccombere prima di avere esaurito tutti i mezzi di alimentazione suscettibili di prolungare la nostra esistenza...»
«Mangiarmi?» esclamò Frycollin.
«Come si fa sempre d'un negro in circostanze come queste. Dunque, Frycollin, cerca di farti dimenticare!»
«O ti cuoceremo in fricassea!» concluse Phil Evans.
Frycollin ebbe paura sul serio di essere sacrificato al prolungamento di due esistenze evidentemente più preziose della sua, e così si

accontentò di gemere "in pectore".
Ma il tempo passava, e tutti i tentativi per forzare la porta o la parete rimanevano infruttuosi. Di che cosa fosse quella parete, impossibile capire. Non era metallo, non era legno, non era pietra. Per di più, l'impiantito sembrava fatto della stessa sostanza. Quando vi si batteva col piede dava un suono speciale, che Zio Prudenza avrebbe stentato a classificare nella categoria dei rumori conosciuti. Altra cosa: quell'impiantito dava un suono come se di sotto ci fosse il vuoto, come se non fosse stato appoggiato direttamente sul suolo della radura. Anzi!: pareva che l'inesplicabile "frrr" ne accarezzasse la faccia inferiore. Tutto questo non era rassicurante.
«Zio Prudenza?» disse Phil Evans.
«Phil Evans?» rispose Zio Prudenza.
«Pensate che la nostra cella sia stata spostata?»
«Assolutamente no.»
«Eppure, nel primo momento dopo che ci avevano messi qui, ho potuto sentire distintamente l'odore fresco dell'erba e il sentore resinoso degli alberi del parco. Adesso ho un bell'annusare, mi sembra che tutti questi odori siano spariti...»
«Avete ragione.»
«Come spiegarlo?»
«Spieghiamolo in qualsiasi modo, Phil Evans, tranne che con l'ipotesi che la nostra prigione abbia cambiato posto. Vi ripeto, se fossimo su un carro in movimento o su un battello alla deriva, lo sentiremmo.»
Frycollin fece udire a questo punto un lungo gemito che si sarebbe potuto scambiare con il suo ultimo sospiro, se non fosse stato seguito da molti altri.
«Voglio sperare che quel Robur ci farà presto chiamare alla sua presenza» riprese Phil Evans.
«Lo spero bene anch'io» esclamò Zio Prudenza «e gli dirò...»
«Cosa?»
«Che ha cominciato come un insolente e finito come un mascalzone!»
In quel momento Phil Evans osservò che cominciava a far giorno. Una luce ancora vaga filtrava dalla stretta feritoia, aperta in alto nella parete di fronte alla porta. Dovevano dunque essere le quattro del mattino perché appunto a quell'ora, nel mese di giugno, l'orizzonte di Filadelfia schiarisce al primo lume dell'alba.
Eppure, quando Zio Prudenza fece sonare il suo orologio a ripetizione - capolavoro proveniente dalla fabbrica del suo collega - la piccola soneria indicò soltanto le tre meno un quarto, benché l'orologio non si fosse fermato.
«Stranissimo!» commentò Phil Evans. «Alle tre meno un quarto dovrebbe essere ancora notte!»
«Bisogna dire che il mio orologio si sia fermato» arrischiò Zio Prudenza.
«Un orologio della Walton Watch Company!» protestò Phil Evans.
Quale che potesse essere la spiegazione, stava il fatto che sorgeva il giorno. La feritoia andava a poco a poco disegnandosi in bianco nella profonda oscurità della cella. Tuttavia, se l'alba appariva più presto di quanto fosse consentito sul quarantaseiesimo parallelo, latitudine di Filadelfia, non si faceva chiaro con la rapidità caratteristica delle basse latitudini.
Nuova osservazione di Zio Prudenza a questo proposito, altro fenomeno inesplicabile.
«Non potremmo arrivare alla feritoia» propose Phil Evans «e vedere dove siamo?»
«Certo che possiamo» rispose Zio Prudenza.
E rivolto a Frycollin:
«Avanti, Fry, in piedi!»
Il negro obbedì.
«Appoggiati con la schiena a quella parete» ordinò il padrone «e voi, Phil Evans, abbiate la compiacenza di montargli sulle spalle, mentre io lo tengo perché non vi manchi sotto.»

«Volentieri.»
Un istante dopo, i ginocchi sulle spalle di Frycollin, Phil Evans aveva gli occhi all'altezza della feritoia.
Questa era chiusa non da un vetro biconvesso come quello d'un oblò di nave ma da una semplice lastra. Non era molto spessa, ma impediva di veder bene, tanto più che la visuale era estremamente ridotta.
«Beh, rompete quel vetro» esortò Zio Prudenza. «Forse ci vedrete meglio.»
Phil Evans menò al vetro un colpo violento con il manico del suo "bowie-knife". Il vetro diede un suono argentino ma non si ruppe. Secondo colpo più violento; identico risultato.
«Toh» esclamò Phil Evans «vetro infrangibile!»
Effettivamente la lastra doveva essere fatta di vetro temprato secondo i procedimenti dell'inventore Siemens perché, nonostante i colpi ripetuti, rimase intatta.
Tuttavia, ormai lo spazio era abbastanza chiaro perché lo sguardo potesse spingersi fuori - almeno nei limiti della visuale consentita dalla feritoia.
«Che cosa vedete? » domandò Zio Prudenza.
«Niente.»
«Come niente? Neanche un ciuffo d'alberi?»
«No.»
«Neanche le cime dei rami?»
«Macché!»
«Allora non siamo più nella radura?»
«No, e neanche nel parco.»
«Non vedete almeno dei tetti? La sommità di qualche monumento?» insistette Zio Prudenza, il cui disappunto misto a furore andava continuamente crescendo.
«Né tetti né monumenti.»
«Ma insomma nemmeno un'asta di bandiera, un campanile? neanche una ciminiera di fabbrica?»
«Nient'altro che spazio.»
Proprio in quel momento la porta della prigione s'aprì e sulla soglia apparve un uomo.
Era Robur.
«Onorevoli signori » disse con voce grave «adesso siete liberi di andare e venire...»
«Liberi!» esclamò Zio Prudenza.
«Sì... entro i confini dell'"Albatros"!»
Zio Prudenza e Phil Evans si precipitarono fuori.
E che videro?
Videro, milleduecento metri sotto di loro, la superficie d'un paese che cercarono invano di riconoscere.

6.
Che ingegneri, studiosi della meccanica e altri scienziati faranno forse bene a saltare.

«Quando l'uomo cesserà di strisciare nei bassifondi per vivere nell'azzurro e nella pace del cielo?»

A questa domanda di Camille Flammarion, la risposta è facile: quando i progressi della meccanica avranno permesso di risolvere il problema dell'aviazione. E da qualche anno si prevedeva che un'utilizzazione più pratica dell'energia elettrica doveva condurre alla soluzione del problema.
Molto prima che i fratelli Montgolfier avessero costruito, nel 1783, la prima mongolfiera e il fisico Charles il suo primo pallone, alcuni spiriti avventurosi avevano sognato la conquista dello spazio per mezzo di apparecchi meccanici. I primi inventori non avevano dunque pensato agli apparecchi più leggeri dell'aria, che la fisica del loro tempo non avrebbe neppur permesso d'immaginare: agli apparecchi più pesanti dell'aria, a macchine volanti fatte a imitazione degli uccelli domandavano di realizzare la locomozione aerea.
Era precisamente ciò che aveva fatto quel pazzo di Icaro, figlio di Dedalo, le cui ali attaccate con cera caddero quando furono troppo vicine al sole.
Ma, senza risalire ai tempi mitologici, senza parlare di Archita di Taranto, in tempi più vicini a noi, nelle opere di Danti da Perugia, di Leonardo da Vinci, di Guidotti troviamo l'idea di macchine destinate a muoversi nell'atmosfera. (19) Due secoli e mezzo dopo, gli inventori cominciano a moltiplicarsi. Nel 1742 il marchese di Bacqueville fabbrica un sistema d'ali, lo prova sopra la Senna e si rompe un braccio cadendo. Nel 1768 Paucton concepisce il progetto d'un apparecchio a due eliche, una per mantenerlo sospeso, l'altra per la propulsione. Nel 1783 Meerwein, architetto del principe di Bade, costruisce un ortottero (20) e polemizza contro quanti sostengono che è possibile dirigere gli aerostati, appena inventati. Nel 1784 Launoy e Bienvenu fanno manovrare un elicottero, azionato per mezzo di molle. Nel 1808, tentativo di volo da parte dell'austriaco Degen. Nel 1810, opuscolo di Deniau, di Nantes, dove sono esposti i principi del "più pesante dell'aria". Poi, fra il 1811 e il 1840, studi e invenzioni di Berblinger, Vigual, Sarti, Dubochet, Cagniard de Latour. Nel 1842 troviamo l'inglese Henson con il suo sistema di piani inclinati e di eliche azionate dal vapore; nel 1845 Cossus col suo apparecchio a eliche ascensionali; nel 1847 Camille Vert e il suo elicottero con ali di piume; nel 1852 Letur e il suo sistema di paracadute dirigibile, che sperimenta rimettendoci la vita; nello stesso anno, Michel Loup e il suo piano di scivolo munito di quattro ali girevoli; nel 1853 Béléguic e il suo aeroplano mosso da eliche traenti, Vaussin-Chardannes e il suo cervo volante libero dirigibile, Cauley e i suoi progetti di macchine volanti con motore a gas. Fra il 1854 e il 1863 si fanno avanti Pline, che brevetta parecchi sistemi di volo, Bréant, Carlingford, Le Bris, Du Temple, Bright (eliche ascensionali che ruotano in sensi opposti), Smythies, Panafieu, Crosnier eccetera. Infine nel 1863, grazie agli sforzi di Nadar, si fonda a Parigi una società intitolata al "Plus lourd que l'air". Sotto la sua egida, gli inventori fanno sperimentare macchine alcune delle quali già brevettate: Ponton d'Amécourt il suo elicottero a vapore, La Landelle il suo sistema a combinazioni d'eliche con piani inclinati e paracadute, Louvrié il suo aeroscafo, Esterno il suo uccello meccanico, Groof il suo apparecchio con ali mosse per mezzo di leve. Lo slancio è dato, gli inventori inventano, gli scienziati calcolano tutto ciò che deve rendere pratica la locomozione aerea. Bourcart, Le Bris, Kaufmann, Smyth, Stringfellow, Prigent, Danjard, Pomès e de la Pauze, Moy, Pénaud, Jobert, Hureau de Villeneuve, Achenbach, Garapon Duchesne, Danduran, Parisel, Dieuaide, Melskiff, Forlanini, Brearey, Tatin, Dandrieux, Edison, gli uni con ali o eliche, gli altri con piani inclinati, immaginano, creano, fabbricano, perfezionano macchine volanti che saranno pronte a funzionare il giorno in cui un inventore vi applicherà un motore di notevole potenza e straordinaria leggerezza.
Ci sia perdonato questo un po' lungo elenco di nomi. Non dovevamo ripercorrere tutti quei gradini della scala della locomozione aerea in

cima alla quale si erge Robur il Conquistatore? Senza i tentativi e gli esperimenti dei suoi precursori, l'ingegnere avrebbe forse potuto concepire un apparecchio così perfetto? Certamente no. E lui stesso, se aveva in disdegno coloro che ancora s'ostinavano a cercare il modo di dirigere un pallone, in compenso teneva nella più alta stima tutti i partigiani del "più pesante dell'aria", inglesi, americani, italiani, austriaci, francesi; francesi soprattutto, il cui lavoro da lui perfezionato l'aveva portato a concepire e poi a costruire quella macchina per volare, l'"Albatros", adesso lanciata attraverso le correnti dell'atmosfera.

«Calpesteremo l'aria come calpestiamo la terra!» aveva affermato uno dei partigiani più accaniti dell'aviazione.

«A locomotiva, aeromotiva!» aveva gridato al mondo il più rumoroso di tutti, che dava fiato alle trombe della pubblicità per svegliare l'antico e il nuovo mondo.

In effetti, nulla di più sicuro, di meglio dimostrato mediante l'esperienza e il calcolo, del fatto che l'aria offre una notevole resistenza. Un pezzo di tela circolare d'un metro di diametro, formante paracadute, può non soltanto rallentare una caduta ma anche renderla isocrona. Questo si sapeva.

Si sapeva anche che, quando la velocità di traslazione è grande, l'attrazione gravitazionale si modifica all'incirca in ragione inversa al quadrato di quella velocità e diventa quasi insignificante.

Ancora, si sapeva che la superficie alare necessaria a sostenere nell'aria un animale volante è proporzionalmente minore negli animali più pesanti rispetto ai più leggeri, sebbene i movimenti che l'animale più pesante deve fare per sostenersi siano più lenti.

Un apparecchio per volare dev'essere dunque costruito in modo da sfruttare queste leggi naturali, da imitare l'uccello, «questo mirabile tipo della locomozione aerea», come ha detto il dottor Marey dell'Institut de France.

Riassumendo, gli apparecchi che possono risolvere questo problema appartengono a tre categorie:

1 - elicotteri o spiraliferi, con eliche ad assi verticali;

2 - ortotteri, macchine che tendono a riprodurre il volo naturale degli uccelli;

3 - aeroplani: semplici piani inclinati, come il cervo volante, ma rimorchiati o spinti da eliche orizzontali.

Ognuno di questi sistemi ha avuto e ha ancora partigiani decisi a non cedere d'un punto.

Sul fatto che l'ortottero, l'uccello meccanico, presenti alcuni vantaggi, nessun dubbio. I lavori e gli esperimenti di Renaud, nel 1884, lo hanno dimostrato. Ma, come qualcuno gli fece osservare, non si deve imitare servilmente la natura. Le locomotive non sono una copia delle lepri né le navi a vapore dei pesci. Alle prime sono state messe ruote che non sono zampe, alle seconde eliche che non sono pinne; e tuttavia non camminano male, anzi. Del resto, sono tutte ben chiare le operazioni meccaniche che hanno parte nel volo dell'uccello, i cui movimenti sono così complessi? Il dottor Marey non ha avanzato l'ipotesi che le penne s'aprano in leggeri spiragli per lasciar passare l'aria quando l'ala viene sollevata? e sarebbe a dir poco difficile riprodurre questo movimento con una macchina artificiale.

D'altra parte, non era dubbio che gli aeroplani avessero dato buoni risultati. Le eliche, opponendo un piano obliquo allo strato d'aria, davano una spinta ascensionale, e gli esperimenti fatti con piccoli apparecchi dimostravano che il peso disponibile - cioè il peso concesso oltre a quello dell'apparecchio - aumenta in proporzione diretta al quadrato della velocità. Questo implicava grandi vantaggi, superiori anche a quelli offerti dagli aerostati soggetti a un movimento di traslazione.

In ogni modo, Robur aveva pensato che la cosa migliore era ancora la più semplice. Così le eliche, le "sante-eliche" che gli avevano buttate in faccia al Weldon Institute, erano state fatte bastare a

tutti i bisogni della sua macchina volante. Le une tenevano l'apparecchio sospeso nell'aria, le altre lo rimorchiavano in condizioni meravigliose di velocità e di sicurezza.
In teoria difatti, per mezzo di un'elica dal passo abbastanza corto ma di considerevole superficie si potrebbe, come aveva detto Victor Tatin, «portando le cose all'estremo, sollevare qualunque peso con una forza infinitesimale».
Se l'ortottero - che batte le ali come gli uccelli - si solleva appoggiandosi normalmente all'aria, l'elicottero s'innalza battendo l'aria obliquamente con le pale dell'elica, come se salisse lungo un piano inclinato. L'elica si muove necessariamente nella direzione del suo asse. L'asse è verticale? L'elica si sposta verticalmente. E' orizzontale? Orizzontale è anche lo spostamento dell'elica.
Tutto l'apparecchio dell'ingegnere Robur era fondato su questi due movimenti.
Eccone la descrizione esatta, che possiamo dividere in tre parti essenziali: il "ponte di coperta", gli apparecchi di sospensione e propulsione, i macchinari.
Ponte di coperta. - Lungo trenta metri, largo quattro, è un vero ponte di nave con prua a forma di sperone. Sotto s'arrotonda una chiglia solidamente costruita che racchiude gli apparecchi destinati a produrre l'energia meccanica, la santabarbara, gli apparecchi di bordo, gli utensili e un magazzino per provviste d'ogni genere, comprese le casse d'acqua. Intorno al ponte di coperta, dei montanti leggeri, collegati da un traliccio di fil di ferro, sostengono una battagliola. Sul ponte sono costruiti tre casotti i cui compartimenti sono destinati quali ad alloggio del personale, quali alle macchine. In quello di centro funziona la macchina che aziona tutti i congegni di sospensione; in quello a proravia la macchina del propulsore di prua; in quello a poppavia la macchina del propulsore di poppa; le tre macchine hanno infatti ciascuna un funzionamento particolare. A proravia, nel primo casotto, si trovano la dispensa la cucina e gli alloggi dell'equipaggio. A poppavia, nell'ultimo casotto, sono allestite parecchie cabine, fra cui quella dell'ingegnere, una sala da pranzo e al di sopra una specie di gabbia di vetro dove sta il timoniere, che dirige l'apparecchio mediante un potente timone. Tutti questi casotti ricevono la luce attraverso oblò chiusi con vetri temprati che hanno una resistenza dieci volte superiore a quella del vetro ordinario. Sotto la chiglia v'è un sistema di molle flessibili destinate ad attutire gli urti, benché l'atterraggio si possa compiere con dolcezza estrema, tanto l'ingegnere è padrone dei movimenti del suo apparecchio.
Congegni di sospensione e di propulsione. - Dalla piattaforma s'innalzano verticalmente trentasette assi: quindici lungo ciascuno dei lati, sette più alti lungo la linea mediana. Si potrebbe pensare a una nave con trentasette alberi. Solo, in luogo di vele questi alberi portano ciascuno due eliche orizzontali, con passo e diametro piuttosto corti, ma alle quali si può imprimere una rotazione d'una velocità prodigiosa. Ciascuno di questi assi si muove indipendentemente dagli altri; inoltre, ogni due assi il movimento rotatorio inverte direzione: disposizione necessaria perché l'apparecchio non rotei su se stesso. In questo modo le eliche, pur elevandosi lungo la colonna d'aria verticale, mantengono l'equilibrio contro la resistenza orizzontale. L'apparecchio è munito dunque di settantaquattro eliche di sospensione, con tre pale collegate esteriormente da un cerchio metallico che, facendo funzione di volano, economizza forza motrice. A prua e a poppa, montate su assi orizzontali, due eliche di propulsione, a quattro pale, con passo molto allungato, girano in sensi opposti e comunicano il movimento propulsivo. Anche queste eliche, che hanno un diametro maggiore di quello delle eliche di sospensione, possono girare a velocità vertiginosa.
Insomma questo apparecchio utilizza insieme i sistemi preconizzati da

Cossus, La Landelle e Ponton d'Amécourt perfezionati dall'ingegnere Robur. Ma soprattutto nella scelta e applicazione della forza motrice il creatore dell'"Albatros" ha diritto di essere considerato un inventore.
Macchinari. - Non al vapore acqueo o d'altri liquidi, non all'aria compressa o ad altri gas elastici, né alle mescolanze di esplosivi suscettibili di produrre un'azione meccanica Robur ha domandato l'energia necessaria a sostenere e muovere il suo apparecchio. Usa l'elettricità, questo agente che sarà un giorno l'anima del mondo industriale. Ma non ha una macchina elettromotrice per produrla: soltanto pile e accumulatori. E quali sono gli elementi che entrano nella composizione di queste pile; quali acidi le mettono in attività? Questo è il segreto di Robur. Lo stesso si dica per gli accumulatori: di quale natura siano le loro piastre positive e negative, nessuno sa. L'ingegnere s'è ben guardato - e chi gli potrebbe dar torto? - dal chiederne il brevetto. Il risultato, in ogni modo, è incontestabile: pile d'un rendimento straordinario, acidi d'una resistenza quasi assoluta all'evaporazione e al congelamento, accumulatori che si lasciano molto indietro i Faure-Sellon-Volckmar, infine correnti di forza finora sconosciuta. Di qui, una potenza in cavalli elettrici praticamente infinita, azionante eliche che imprimono all'apparecchio una forza di sospensione e propulsione superiore a tutti i suoi bisogni, in qualunque circostanza.
Ma, bisogna ripeterlo, tutto ciò appartiene in proprio all'ingegnere Robur, che ha mantenuto in proposito un segreto assoluto. Se il presidente e il segretario del Weldon Institute non arriveranno a scoprirlo, molto probabilmente questo segreto andrà perduto per l'umanità.
Non occorre dire che questo apparecchio possiede una stabilità sufficiente, grazie alla posizione del centro di gravità. Nessun pericolo che prenda inclinazioni inquietanti rispetto all'orizzontale, nessun pericolo che si rovesci.
Resta da sapere quale materiale l'ingegnere Robur avesse impiegato, per la costruzione della sua aeronave: nome che l'"Albatros" poteva con pieno diritto attribuirsi. Cos'era quella sostanza così dura che il "bowie-knife" di Evans non era riuscito neppure a scalfirla e di cui Zio Prudenza non era arrivato a spiegarsi la natura? Semplicemente carta.
Già da molti anni la fabbricazione di questo materiale aveva preso un considerevole sviluppo. Carta senza colla, i cui fogli siano impregnati di destrina e di amido, poi compressi con una pressa idraulica, forma un materiale duro come l'acciaio. Se ne fanno verricelli, rotaie, ruote di vagone, più solide delle ruote di metallo e nello stesso tempo più leggere. (21) Per l'appunto questa solidità, questa leggerezza Robur aveva voluto utilizzare per la costruzione della sua locomotiva aerea. Tutto, chiglia, ponte, casotti, cabine, era di carta di paglia, compressa fino a diventare dura come metallo e in più - qualità non trascurabile, per un apparecchio che si muoveva a grandi altezze - incombustibile. Quanto alle diverse parti dei congegni di sospensione e di propulsione, assi e pale di eliche, la stessa fibra ne aveva fornito la materia insieme resistente e flessibile. Questa sostanza, capace di assumere tutte le forme, insolubile nella maggior parte dei gas e dei liquidi, acidi o essenze, per non parlare delle sue qualità isolanti, era stata preziosissima per la fabbricazione del macchinario elettrico dell'"Albatros".
L'ingegnere Robur, il suo secondo Tom Turner, un meccanico e i suoi due aiutanti, un timoniere e un cuoco, in tutto otto uomini, costituivano il personale dell'aeronave, che bastava ampiamente a tutte le necessità. Armi da caccia e da guerra, strumenti da pesca, fanali elettrici, strumenti d'osservazione, bussole e sestanti per rilevare la rotta, termometro per lo studio della temperatura, vari barometri, alcuni per calcolare le quote raggiunte, altri per indicare le variazioni della pressione atmosferica, uno "storm-glass" per la

previsione delle tempeste, una piccola biblioteca, una piccola stamperia, un pezzo d'artiglieria montato su perno al centro della piattaforma, che si caricava dalla culatta e lanciava proiettili da sei centimetri, una provvista di polvere, palle, candelotti di dinamite, una cucina a cui il calore era fornito dalla corrente degli accumulatori, uno stock di cibi conservati, carni e legumi, sistemati in una cambusa "ad hoc" in compagnia di qualche botticella di brandy, whisky e gin, insomma di che vivere per mesi senza essere costretti ad atterrare: questi i materiali e le scorte dell'aeronave, senza contare la famosa tromba.
Inoltre c'era a bordo una leggera imbarcazione di gomma, inaffondabile, che poteva reggere otto uomini sulla superficie d'un fiume, d'un lago o d'un mare calmo.
Robur s'era provvisto di paracadute in previsione di incidenti? No, paracadute no. Non credeva agli incidenti. Gli assi delle eliche erano indipendenti, sicché l'arresto di uno non comprometteva il movimento degli altri; e il funzionamento d'una sola metà del gioco sarebbe bastato a mantenere l'"Albatros" nel suo elemento naturale.
«E con l'"Albatros"» come Robur ebbe presto occasione di dire ai suoi ospiti - ospiti loro malgrado - «con l'"Albatros" sono padrone di questa settima parte del mondo, più grande che l'Australia, l'Africa, l'Asia, l'America e l'Europa, questa Icaria aerea che migliaia di figli d'Icaro popoleranno un giorno!»

7.
Nel quale Zio Prudenza e Phil Evans rifiutano, ancora, di lasciarsi convincere.

Il presidente del Weldon Institute era stupefatto, il suo compagno senza fiato. Ma né l'uno né l'altro vollero lasciar trasparire uno sbalordimento pur così naturale.
Frycollin, invece, non dissimulava il proprio spavento a sentirsi trasportato attraverso lo spazio da una simile macchina; fare una cattiva figura non gl'importava davvero niente.
Intanto le eliche di sospensione giravano velocissime sopra le loro teste; ma per considerevole che fosse la loro velocità in quel momento, avrebbe potuto essere triplicata se l'"Albatros" avesse voluto salire più alto.
Quanto ai due propulsori funzionavano per adesso a velocità moderata, spostando l'apparecchio di soli venti chilometri all'ora.
Sporgendosi dalla piattaforma i passeggeri dell'"Albatros" poterono distinguere un lungo e sinuoso nastro liquido che serpeggiava, non più grosso d'un ruscello, attraverso una regione accidentata, in mezzo allo scintillio di laghetti colpiti obliquamente dai raggi del sole.
Quel ruscello era un fiume, e non dei più importanti della regione; sulla sua riva sinistra si disegnava una catena di monti che si prolungava in lontananza a perdita di vista.
«E ci direte dove siamo?» domandò Zio Prudenza con voce tremante di collera.
«Non ho nessun obbligo di dirvelo» fu la risposta.
«E ci direte dove andiamo?» aggiunse Phil Evans.
«Attraverso lo spazio.»
«E questo durerà?...»
«Il tempo che sarà necessario.»
«Cosa volete, farci fare il giro del mondo?» domandò Evans, ironico.
«Più di questo» fu la risposta.
«E se questo viaggio non ci garbasse?» replicò Zio Prudenza.
«Dovrete farvelo garbare.»
Era un saggio della natura dei rapporti che si stavano per stabilire

fra il padrone dell'"Albatros" e i suoi ospiti, per non dire prigionieri. Ma, evidentemente, Robur volle prima dar loro il tempo di rimettersi, di ammirare il meraviglioso apparecchio che li trasportava nello spazio e, senza dubbio, di complimentarne l'inventore. Così si mise a passeggiare con falsa indifferenza su e giù da un capo all'altro del ponte, lasciandoli liberi di esaminare le macchine e la disposizione dell'aeronave o di accordare tutta l'attenzione al paesaggio che si spiegava sotto di loro.

«Zio Prudenza» disse allora Phil Evans «se non mi sbaglio stiamo volando sopra la parte centrale del territorio canadese. Quel fiume che scorre a nord-ovest è il San Lorenzo. Quella città che ci lasciamo dietro è Quebec.»

Era difatti la vecchia città di Champlain (22) i cui tetti di latta splendevano al sole come riflettori. L'"Albatros" s'era dunque spinto a nord fino al quarantaseiesimo grado di latitudine, il che spiegava la prematura comparsa del giorno e la durata anormale dell'alba.

«Sì» riprese Phil Evans «vedete la città ad anfiteatro e la collina con la sua cittadella, questa Gibilterra dell'America del Nord. Ecco là le cattedrali inglesi e francesi, e la dogana con la cupola sormontata dalla bandiera britannica!»

Phil Evans aveva appena finito di parlare che già la capitale del Canada cominciava a impicciolire in lontananza. L'aeronave entrava in una zona di piccole nubi, che a poco a poco tolsero la vista della terra.

Robur, vedendo che il presidente e il segretario del Weldon Institute riportavano l'attenzione sull'"Albatros", si avvicinò dicendo:

«Allora, signori, credete adesso alla possibilità della locomozione aerea per mezzo di apparecchi più pesanti dell'aria?»

Sarebbe stato difficile non arrendersi all'evidenza. Eppure, Zio Prudenza e Phil Evans non risposero.

«Non dite nulla?» riprese l'ingegnere. «Certo è la fame che v'impedisce di parlare!... Ma, se mi sono assunto il compito di trasportarvi attraverso l'aria, non crediate che voglia nutrirvi di questo fluido poco sostanzioso. La vostra prima colazione vi aspetta.»

Zio Prudenza e Phil Evans, difatti, sentivano con tanta forza i morsi della fame che non era il caso di fare cerimonie. In fondo una colazione non impegna a nulla, e una volta che Robur li avessi rimessi a terra erano ben decisi a riprendere una completa libertà d'azione nei suoi confronti.

Tutti e due furono allora condotti verso il casotto di poppa, in un piccolo "dining-room". Vi trovarono una tavola bene apparecchiata, alla quale avrebbero mangiato a parte durante il viaggio. La colazione consistette in diversi cibi conservati, fra gli altri una specie di pane fatto in parti eguali di farina e carne ridotta in polvere e insaporito con un po' di lardo, che bollito nell'acqua dà una minestra eccellente; in più, fette di prosciutto fritte, e tè per annaffiare il pasto.

Neanche Frycollin era stato dimenticato: a prora, aveva trovato un piatto di minestra fatta con quel pane. In verità bisognava dire che avesse una bella fame per riuscire a mangiare, perché le mascelle gli tremavano dalla paura e avrebbero potuto rifiutarsi a servirlo.

«Se si rompesse!... Se si rompesse!...» ripeteva fra sé il disgraziato negro.

L'idea gli faceva venire il sudor freddo. Pensateci! Una caduta di millecinquecento metri lo avrebbe ridotto in poltiglia!

Un'ora dopo Zio Prudenza e Phil Evans riapparvero sul ponte. Robur non c'era più. A poppa, nella sua gabbia di vetro, l'occhio fisso sulla bussola, il timoniere seguiva imperturbabile e senza esitazioni la rotta data dall'ingegnere.

Quanto al resto del personale, la prima colazione lo tratteneva probabilmente nei suoi alloggi. Solo un aiuto-macchinista, preposto alla sorveglianza delle macchine, andava e veniva da un casotto all'altro.

Se la velocità dell'apparecchio era grande, i due colleghi del Weldon Institute potevano giudicarne solo imperfettamente, benché l'"Albatros" fosse uscito dalle nuvole e la terra fosse visibile millecinquecento metri sotto di loro.
«E' una cosa da non credere!» disse Phil Evans.
«E noi non crediamoci» rispose Zio Prudenza.
E così dicendo andarono a mettersi a prua e spinsero lo sguardo verso l'orizzonte occidentale.
«Toh, un'altra città» disse Phil Evans.
«La riconoscete?»
«Sì. Mi sembra proprio Montreal.»
«Montreal?... Ma se abbiamo lasciato Quebec al massimo due ore fa!»
«Ciò dimostra che questa macchina si sposta con una velocità di almeno venticinque leghe (23) all'ora.» Era difatti la velocità dell'aeronave e se i passeggeri non ne erano disturbati, ciò dipendeva dal fatto che si muovevano allora nel senso del vento. In un tempo calmo quella velocità, all'incirca pari a quella di un espresso, li avrebbe più che infastiditi; con un vento contrario sarebbe stata addirittura insopportabile.
Phil Evans non si sbagliava. Sotto l'"Albatros" appariva Montreal chiaramente riconoscibile dal Victoria Bridge, ponte tubolare gettato sul San Lorenzo come il viadotto della ferrovia sulla laguna di Venezia. Poi si distinguevano le sue ampie strade, gli immensi magazzini, i palazzi delle banche, la cattedrale (basilica costruita di recente sul modello di San Pietro a Roma), infine il Mont Royal che domina la città e del quale si è fatto un magnifico parco.
Era una fortuna che Phil Evans avesse già visitato le principali città canadesi. Poté così riconoscerne alcune senza bisogno di far domande a Robur. Dopo Montreal, verso l'una e mezzo del pomeriggio, passarono su Ottawa e sulle sue cascate che, viste dall'alto, somigliavano a un'enorme caldaia in ebollizione da cui l'acqua traboccasse in torrenti di schiuma del più grandioso effetto.
«Ecco il palazzo del Parlamento» disse Phil Evans.
Additava una specie di giocattolo di Norimberga, piantato su una collina. Quel giocattolo, con la sua architettura policroma, somigliava al palazzo del Parlamento di Londra come la cattedrale di Montreal somigliava a San Pietro. Poco importava, quella era incontestabilmente Ottawa.
Ben presto anche quella città impiccolì all'orizzonte, diventò una macchia luminosa sulla superficie della terra.
Erano all'incirca le due quando Robur ricomparve, accompagnato dal secondo Tom Turner. Robur non gli disse più di tre parole, che il secondo trasmise ai due aiutanti di servizio nei due casotti rispettivamente a poppa e a prora. A un cenno, il timoniere modificò la rotta dell'"Albatros" di due gradi a sud-ovest. Nello stesso tempo, Zio Prudenza e Phil Evans si accorsero che ai propulsori dell'aeronave era stata impressa una maggiore velocità. In realtà, quella velocità avrebbe potuto essere raddoppiata e superare tutto ciò che si è ottenuto finora dai più rapidi mezzi di locomozione terrestre.
Ne giudichi il lettore. Le torpediniere possono fare ventidue nodi, cioè quaranta chilometri all'ora; i treni sulle strade ferrate inglesi e francesi, cento chilometri, i battelli montati su pattini, sui fiumi gelati degli Stati Uniti, centoquindici; una locomotiva costruita nelle officine di Patterson ne ha fatti centotrenta sulla linea del lago Erie, e un'altra locomotiva, fra Trenton e Jersey, centotrentasette.
L'"Albatros", con i propulsori che giravano al massimo poteva traversare lo spazio alla velocità di duecento chilometri all'ora, cioè cinquanta metri al secondo.
Bene: questa è la velocità dell'uragano che sradica gli alberi, la velocità d'un certo colpo di vento che, durante la tempesta del 21 settembre 1881, a Cahors, raggiunse i centonovantaquattro chilometri. E' la velocità media del piccione viaggiatore, superato solo da quella

della rondine comune (67 metri al secondo) e da quella del rondone (89 metri).
Come aveva detto Robur, l'"Albatros", sviluppando tutta la forza delle sue eliche, avrebbe potuto fare il giro del mondo in duecento ore, cioè in meno di otto giorni!
Che il globo possedesse a quel tempo quattrocentocinquantamila chilometri di strade ferrate - cioè undici volte la circonferenza della terra all'Equatore - poco importava a quella macchina volante. Non aveva per punto d'appoggio tutta l'aria?
C'è bisogno di spiegarlo, a questo punto? Il fenomeno la cui apparizione aveva destato tanta inquieta curiosità nel pubblico dei due mondi era la macchina dell'ingegnere Robur. La tromba che lanciava le sue note squillanti attraverso gli spazi era la tromba di Tom Turner. La bandiera, piantata sui principali monumenti d'Europa, d'Asia e d'America, era la bandiera di Robur il Conquistatore e del suo "Albatros".
Mentre fin allora l'ingegnere aveva preso qualche precauzione per non essere riconosciuto, viaggiando di preferenza la notte - sia pure talvolta facendosi lume con i fanali elettrici - e di giorno sparendo al di sopra delle nubi, adesso sembrava non voler più nascondere il segreto della sua conquista. E se era andato a Filadelfia, se si era presentato nella sala delle sedute del Weldon Institute, non lo aveva fatto per mettere il mondo a conoscenza della sua prodigiosa scoperta, per convincere "ipso facto" i più increduli?
Sappiamo come fosse stato ricevuto, e vedremo quale vendetta volesse prendersi sul presidente e sul segretario di quel club.
Intanto Robur s'era avvicinato ai due colleghi. Questi fingevano di non essere minimamente sorpresi di ciò che vedevano, dell'esperienza che stavano facendo loro malgrado. Evidentemente, in quelle due teste anglosassoni, stava maturando qualche testarda decisione, che non si sarebbe lasciata sradicare tanto facilmente.
Da parte sua Robur non volle nemmeno aver l'aria d'accorgersene, e, come continuando la conversazione interrotta da più di due ore:
«Signori» disse «voi senza dubbio vi domanderete se questo apparecchio, meravigliosamente adatto alla locomozione aerea, sia suscettibile di muoversi a una più forte velocità. Vi risponderò che non sarebbe degno di conquistare lo spazio, se non fosse capace di divorarlo. Ho voluto che l'aria fosse per me un punto d'appoggio solido, e lo è. Ho capito che per lottare contro il vento occorreva una cosa sola, essere più forte di lui; e io lo sono. Non ho bisogno di vele per farmi trascinare, né di remi o ruote per spingermi, né di rotaie per camminare più rapido. Ho l'aria, ed è tutto. Aria che mi circonda così come l'acqua circonda il battello sottomarino, e nella quale i miei propulsori roteano intorno ai loro perni come le eliche di uno steamer. Ecco come ho risolto il problema dell'aviazione. Ecco ciò che non potranno mai fare il pallone né alcun altro apparecchio più leggero dell'aria.»
Mutismo assoluto degli ospiti - che non sconcertò minimamente l'anfitrione. Robur si contentò di sorridere sotto i baffi, e riprese in forma interrogativa:
«Forse vi domandate ancora se, al suo potere di spostarsi orizzontalmente, l'"Albatros" unisce un'eguale potenza di spostamento verticale; in una parola se, anche quando si tratta di visitare le zone più alte dell'atmosfera, può gareggiare con un aerostato. Bene, non sarò io a consigliarvi di mettere il "Go ahead" a confronto con la mia macchina.»
I due colleghi si limitarono a un'alzata di spalle: qui, forse, aspettavano Robur.
Questi fece un segno. Le eliche propulsive si fermarono all'istante, e l'"Albatros", dopo aver percorso ancora un miglio per forza d'inerzia, rimase immobile.
A un secondo gesto di Robur, le eliche di sospensione cominciarono a muoversi a una tale velocità che si sarebbe potuta paragonare con

quella delle sirene negli esperimenti d'acustica. Il loro "frrr" salì di quasi un'ottava nella scala dei suoni, diminuendo però d'intensità a causa della rarefazione dell'aria, e l'apparecchio s'alzò verticalmente come un'allodola che lancia nello spazio il suo grido acuto.
«Padrone!... Padrone!...» gemeva Frycollin. «Purché non si rompa!»
Un sorriso sdegnoso fu tutta la risposta di Robur. In pochi minuti l'"Albatros" aveva raggiunto un'altezza di duemilasettecento metri, che estendeva il raggio visuale a settanta miglia - poi di quattromila metri, come indicò il barometro cadendo a 480 millimetri.
Allora, fatto l'esperimento l'"Albatros" ridiscese. La diminuzione della pressione negli alti strati atmosferici provoca una diminuzione della percentuale di ossigeno nell'aria e di conseguenza nel sangue. E' la causa dei gravi incidenti accaduti ad alcuni aeronauti, e Robur giudicava inutile esporvisi.
L'"Albatros" tornò dunque a quella che sembrava la sua altezza preferita, e i propulsori rimessi in movimento lo trascinarono più velocemente di prima in direzione sud-ovest.
«Adesso, signori» disse l'ingegnere «se vi facevate quelle domande, sapete la risposta.»
Poi, affacciandosi alla battagliola, si immerse nella contemplazione. Quando rialzò la testa, il presidente e il segretario del Weldon Institute erano davanti a lui.
«Ingegnere Robur» disse Zio Prudenza che faceva di tutto per rimanere padrone di sé «non ci siamo domandati proprio nulla di quel che voi pensate. Ma vi facciamo invece un'altra domanda, alla quale immaginiamo che avrete la bontà di rispondere.»
«Parlate.»
«Con quale diritto ci avete assaliti a Filadelfia, in Fairmont Park? Con quale diritto ci avete chiusi in quella cella? Con quale diritto ci portate in giro, contro la nostra volontà, su questa macchina volante?»
«E con quale diritto, fanatici del pallone» ribatté Robur «voi mi avete insultato, sbeffeggiato, minacciato nel vostro club, al punto che mi meraviglio d'esserne uscito vivo?»
«Interrogare non è rispondere» replicò Phil Evans «e io vi ripeto: con quale diritto?»
«Volete proprio saperlo?»
«Se la vostra cortesia può spingersi a tanto.»
«Ebbene, col diritto del più forte!»
«Questo è cinismo.»
«Ma è la verità.»
«E per quanto tempo, cittadino ingegnere» proruppe Zio Prudenza «per quanto tempo pretendete di esercitare questo diritto?»
«Ma come, signori!» rispose ironico Robur. «Come potete farmi una domanda simile quando non avete che da abbassare lo sguardo per godere d'uno spettacolo senza pari al mondo!»
L'"Albatros" si specchiava allora nell'immenso cristallo del lago Ontario. Aveva appena traversato il paese così poeticamente cantato da Cooper. (24) Seguì poi la costa meridionale di quel vasto specchio d'acqua e si diresse verso il fiume famoso che gli porta le acque del lago Erie, frangendole alle sue cascate. (25)
Per un istante salì fin lassù un rumore maestoso, un rombo come di tempesta; e, come se fosse stata proiettata nell'aria una nebbia umida, l'atmosfera si rinfrescò sensibilmente.
Sotto, a ferro di cavallo, precipitavano masse liquide. Si sarebbe detta un'enorme colata di cristallo, in mezzo a mille arcobaleni che la rifrazione accendeva decomponendo i raggi del sole. Uno spettacolo sublime.
Davanti alle cascate una passerella, tesa come un filo, univa una riva all'altra. Tre miglia a valle era gettato un ponte sospeso sul quale correva in quel momento un treno che passava dalla sponda canadese alla statunitense.

«Le cascate del Niagara!» esclamò Phil Evans.
Ma se a Phil sfuggiva quel grido, Zio Prudenza faceva ogni sforzo per non ammirare nulla di tali meraviglie.
Un minuto dopo l'"Albatros" aveva superato il fiume che separa gli Stati Uniti dalla colonia canadese (26) e volava sopra gl'immensi territori del Nord-America.

8.

Nel quale si vedrà come Robur si decida a rispondere all'importante domanda che gli vien posta.

In una tra le cabine del casotto di poppa, Zio Prudenza e Phil Evans avevano trovato due eccellenti cuccette, biancheria e abiti di ricambio in quantità sufficiente, mantelli e coperte da viaggio. Un transatlantico non avrebbe offerto loro maggiore "comfort". Se non dormirono tutto un sonno fu perché non vollero; o meglio perché inquietudini più che legittime glie lo impedirono. In che avventura erano imbarcati? A quale serie di esperienze erano invitati "inviti", se ci è permesso questo gioco di parole? Come sarebbe finita quella storia, e che cosa voleva l'ingegnere Robur? C'era veramente di che star svegli la notte.
Quanto a Frycollin, lo avevano alloggiato a prora in una cabina contigua a quella del cuoco dell'"Albatros". Quella vicinanza non era fatta per spiacergli: a Frycollin garbava molto bazzicare con i grandi della terra. Ma se il povero negro finì per addormentarsi, fu solo per sognare una successione di cadute a precipizio nel vuoto, che fecero del suo sonno un incubo abominevole.
Eppure nulla fu più calmo di quella peregrinazione in un'atmosfera le cui correnti s'erano placate col cader della notte. Non un rumore, tranne il ronzio delle eliche e talvolta il fischio di qualche locomotiva terrestre lanciata a corsa su una strada ferrata, o il grido di animali domestici. Per un curioso istinto, quegli esseri terrestri sentivano la macchina volante trascorrere sopra di loro e gettavano grida di spavento al suo passaggio.
L'indomani, 14 giugno, alle cinque, Zio Prudenza e Phil Evans passeggiavano sul ponte dell'aeronave. Nulla di cambiato dal giorno prima: l'uomo di guardia a prora, il timoniere a poppa.
Perché un uomo di guardia? Era da temere una collisione con un apparecchio dello stesso genere? Naturalmente no: Robur non aveva ancora trovato imitatori. Quanto a un incontro con un aerostato che si librasse nell'aria, quella probabilità era così remota che si poteva non tenerne alcun conto. In ogni caso, tanto peggio per l'aerostato: il vaso di coccio e il vaso di ferro. L'"Albatros" non avrebbe avuto nulla da temere.
Ma, infine, v'era una qualche possibilità di collisione? Questa sì. Non era affatto impossibile che l'aeronave dovesse mettersi a costeggiare come una nave, se le avesse sbarrato la strada una catena di monti che non si poteva aggirare né superare. Erano quelli gli scogli dell'aria, e l'"Albatros" doveva evitarli come una nave evita

quelli del mare.
L'ingegnere, è vero, aveva dato la rotta come fa un capitano, in più tenendo conto dell'altezza necessaria per passare al di sopra delle più alte cime del territorio; ma siccome l'aeronave stava per trovarsi su una regione montuosa, era prudente vegliare, per il caso che avesse leggermente deviato dalla rotta.
Osservando il paese sotto di loro, Zio Prudenza e Phil Evans videro un vasto lago di cui l'"Albatros" stava per raggiungere l'estrema punta meridionale. Ne conclusero che durante la notte l'"Albatros" doveva aver sorvolato il lago Erie in tutta la sua lunghezza. Dunque, poiché non andava più direttamente a ovest, l'aeronave doveva sorvolare in quel momento l'estremità del lago Michigan.
«Non c'è dubbio» disse Phil Evans. «Quella distesa di tetti all'orizzonte è Chicago.»
Non si sbagliava. Era proprio la città verso la quale convergono diciassette linee ferroviarie, la regina del West, l'immenso serbatoio al quale affluiscono i prodotti dell'Indiana, dell'Ohio, del Wisconsin, del Missouri, di tutte le province che formano la parte occidentale dell'Unione.
Zio Prudenza, armato d'un ottimo cannocchiale da marina che aveva trovato nella sua cabina, riconobbe facilmente i principali edifici della città. Il suo collega gli poté indicare le chiese, gli edifici pubblici, i numerosi "elevators" o granai meccanici, lo smisurato hotel Sherman, simile a un grosso dado da gioco sulle cui facce le finestre disseminavano centinaia di puntini.
«Sicché è Chicago» rifletté ad alta voce Zio Prudenza. «Un po' più a ovest di quello che converrebbe per tornare al nostro punto di partenza.»
Difatti l'"Albatros" si allontanava in linea retta dalla capitale della Pennsylvania.
Ma se Zio Prudenza avesse voluto mettere Robur alle strette per essere riportato verso est, non avrebbe potuto farlo allora: quella mattina, l'ingegnere non aveva fretta di lasciar la cabina, sia che vi fosse occupato in qualche lavoro sia che dormisse ancora. I due weldoniani dovettero dunque far colazione senza averlo visto.
La velocità non era stata modificata rispetto al giorno prima. Poiché il vento soffiava da est, tale velocità non comportava nessun disagio e, dato che il termometro scende solo d'un grado ogni 170 metri d'altezza, anche la temperatura era più che sopportabile. Così, riflettendo, parlando, aspettando l'ingegnere, Zio Prudenza e Phil Evans passeggiavano potremmo dire all'ombra delle eliche, roteanti allora a tale velocità che le loro pale si fondevano in un unico disco semidiafano.
Lo stato dell'Illinois fu sorvolato lungo la frontiera settentrionale in meno di due ore e mezzo. L'"Albatros" passò sopra il padre dei fiumi, il Mississippi, i cui "steam-boats" a due piani sembravano non più grandi di canotti. Poi si lanciò nel cielo dell'Iowa, dopo avere intravisto Iowa City verso le undici del mattino.
Alcune catene di colline, "bluffs", come li chiamano, serpeggiavano attraverso la regione, in direzione sud-nord-ovest. La loro mediocre altezza non rese necessario che l'"Albatros" prendesse quota; del resto, quei "bluffs" non dovevano tardare ad abbassarsi per fare posto alle vaste pianure dell'Iowa, che s'allargano su tutta la parte occidentale di questo stato e sul Nebraska - praterie immense che si stendono fino ai piedi delle Montagne Rocciose. Le traversano numerosi "rios", affluenti o sub-affluenti del Missouri, sulle cui rive sorgono città e villaggi, tanto più radi quanto più l'"Albatros" s'addentrava nel cielo del Far West.
In tutto quel giorno non accadde nulla di particolare. Zio Prudenza e Phil Evans furono lasciati completamente a se stessi, mentre Frycollin se ne stava disteso a prora, con gli occhi chiusi per non veder nulla. Non era però, come si potrebbe pensare, in preda alla vertigine: mancando i punti di riferimento, questa non potrebbe manifestarsi,

come accade invece in cima per esempio a un alto edificio. L'abisso non attira chi lo domina dalla navicella d'un pallone o dalla piattaforma d'un'aeronave; o, per essere esatti, non si può nemmeno dire che ai piedi dell'aeronauta si spalanchi un abisso: è piuttosto l'orizzonte che s'innalza e lo circonda da ogni lato.
Alle due l'"Albatros" passava sopra Omaha, alla frontiera del Nebraska: Omaha-City, vero capolinea della strada ferrata del Pacifico, un nastro di rotaie lungo millecinquecento leghe che unisce New York a San Francisco. Per un momento si videro le acque giallastre del Missouri, poi la città dalle case di legno e mattoni, posata al centro di quel ricco bacino come una fibbia alla cintura di ferro che stringe alla vita l'America del Nord. Senza dubbio, mentre i passeggeri dell'aeronave osservavano questi particolari, gli abitanti di Omaha dovevano scorgere lo strano apparecchio; ma il loro stupore nel vederlo librarsi in aria non poteva essere più grande di quello del presidente e segretario del Weldon Institute nel trovarvisi a bordo.
Era, in ogni caso, un fatto che i giornali dell'Unione non avrebbero mancato di commentare. Doveva essere anzi la spiegazione dello stupefacente fenomeno, di cui il mondo intero si occupava e preoccupava da qualche tempo.
Un'ora dopo, l'"Albatros" aveva superato Omaha e proseguiva verso ovest scostandosi dal fiume Platté la cui vallata il Pacific Railway segue attraverso la prateria. Quella rotta non era fatta per piacere a Zio Prudenza né a Phil Evans.
«Ma allora è una cosa seria, questo assurdo progetto di portarci agli antipodi?» disse l'uno.
«E contro la nostra volontà!» rincalzò l'altro. «Ah, ma badi a sé quel Robur! Non sono uomo da lasciargli fare tutto quanto crede.»
«Neanch'io» replicò Phil Evans. «Ma date retta a me, Zio Prudenza, cercate di controllarvi...»
«Controllarmi!»
«Risparmiate la vostra collera per il momento in cui sarà bene lasciarla sfogare.»
Verso le cinque, superati i Black Hills coperti di abeti e di cedri, l'"Albatros" sorvolava quella parte del Nebraska cui è stato dato giustamente il nome di Bad Lands, terre cattive: un caos di colline color ocra, di quelli che possono ben sembrare pezzi di montagne lasciate cadere sulla terra e nella caduta andate in frantumi. Da lontano, quei blocchi prendevano le forme più fantastiche. Qua e là, in mezzo a quell'enorme gioco d'aliossi, si intravedevano le rovine di città medievali con torri, forti e castelli. Ma in realtà quelle "terre cattive" non sono altro che un immenso ossario dove s'imbiancano, a miriadi, i resti di pachidermi, di cheloni, secondo alcuni anche di uomini fossili, là trascinati da qualche ignoto cataclisma in un'era remota.
Quando scese la sera tutto il bacino del Platté era stato oltrepassato. Ora la pianura s'estendeva fino agli estremi limiti dell'orizzonte; un orizzonte molto alto, data l'alta quota dell'"Albatros".
Durante la notte non furono più fischi acuti di locomotive né quelli gravi degli "steam-boats" a turbare la calma del firmamento stellato. Lunghi muggiti salivano di tanto in tanto all'aeronave, allora più vicina al suolo: erano mandrie di bisonti che traversavano la prateria, in cerca di ruscelli e di pascoli. E quando tacevano, il calpestio dei loro zoccoli sull'erba produceva un rumorio sordo, simile al rombo soffocato d'un'inondazione e molto diverso dal fremito ininterrotto delle eliche.
Poi, a intervalli, il grido d'un lupo, d'una volpe o d'un gatto selvatico, o quello del coyote, il "canis latrans" che giustifica con tanto impegno il suo nome latino.
Salivano fino ai passeggeri dell'"Albatros" anche odori penetranti, di menta, di salvia, d'assenzio, misti al potente aroma delle conifere.

Infine, per non dimenticare nessuno dei rumori provenienti da terra, un ululato sinistro che non era quello del coyote, bensì il grido d'un pellirossa, che un pioniere non avrebbe mai confuso con il verso d'una fiera.
L'indomani, 15 giugno, Phil Evans lasciò la sua cabina verso le cinque del mattino. Forse quel giorno sarebbe riuscito a vedere Robur? Curioso di sapere come mai il comandante dell'"Albatros" non fosse apparso per tutta la giornata precedente, il segretario del Weldon Institute provò a chiederne conto al secondo, Tom Turner.
Tom Turner, di origine inglese, età quarantacinque anni circa, ampio di busto, massiccio di membra, con un'ossatura che si sarebbe detta di ferro, aveva un'enorme testa alla Hogarth, una faccia come ne ha tracciate con la punta del suo pennello quel pittore di tutte le bruttezze sassoni. Se qualcuno vorrà dare un'occhiata alla quarta tavola dello "Herlot's Progress", troverà la testa di Tom Turner sulle spalle del guardiano della prigione, e ci darà ragione quando diciamo che la sua fisionomia non aveva nulla di incoraggiante.
«Oggi vedremo l'ingegnere Robur?» gli domandò Phil Evans.
«Non so» rispose Tom Turner.
«Non vi chiedo se è uscito.»
«Può anche darsi.»
«Né quando rientrerà.»
«Quando avrà finito quel che ha da fare.»
E così dicendo Tom Turner rientrò nel suo casotto.
Bisognò contentarsi di questa risposta, tanto meno rassicurante in quanto, consultata la bussola, fu chiaro che l'"Albatros" continuava la sua rotta nord-ovest.
Il paesaggio che si spiegava in quel momento a terra formava un vivo contrasto con l'arido territorio delle Bad Lands abbandonato nella notte.
A un migliaio di chilometri da Omaha l'aeronave sorvolava adesso una regione che Phil Evans non poteva riconoscere, per la buona ragione che non l'aveva visitata mai. Alcuni forti, destinati a tenere a bada gli indiani, coronavano le alture delle loro linee geometriche, formate da palizzate più che da muri. Pochi villaggi, pochi abitanti in quel paese così diverso dai territori auriferi del Colorado situati parecchi gradi a sud.
In lontananza cominciava a profilarsi, ancora molto confusamente, una successione di creste montuose che il sole, allora al suo sorgere, orlava d'una pennellata di fuoco.
Erano le Montagne Rocciose.
Quella mattina Zio Prudenza e Phil Evans furono presi da un gran freddo. L'abbassamento della temperatura non era però dovuto a un cambiamento del tempo; brillava, anzi, uno splendido sole.
«Deve dipendere dall'altezza dell'"Albatros" nell'atmosfera» osservò Phil Evans.
Infatti il barometro, appeso fuori della porta del casotto centrale, era caduto a cinquecentoquaranta millimetri, il che indicava una quota di circa tremila metri. L'aeronave si teneva dunque a una notevole altezza, resa necessaria dagli accidenti del suolo.
Del resto, un'ora prima aveva dovuto superare i quattromila metri: a poppa si vedevano montagne coperte di nevi eterne.
Zio Prudenza e il suo compagno non trovavano nella memoria nulla che potesse dir loro che paese era quello. Durante la notte l'"Albatros" poteva aver fatto delle deviazioni, a nord o a sud, a grande velocità, e questo bastava a confonder loro le idee.
Tuttavia, dopo avere esaminato varie ipotesi più o meno plausibili, si fermarono su questa: il territorio che stavano sorvolando, racchiuso in un cerchio di monti, doveva essere quello che un atto del Congresso, nel marzo 1872, aveva dichiarato parco nazionale degli Stati Uniti.
Era difatti quella regione così curiosa. E meritava bene il nome di parco: un parco con montagne per colline, laghi per stagni, fiumi per

ruscelli, valli serpeggianti fra catene di monti per labirinti, e, per giochi d'acqua, geyser di straordinaria potenza.
In pochi minuti l'"Albatros" scivolò oltre lo Yellowstone River, lasciandosi dietro sulla destra il monte Stevenson, e abbordò il grande lago che porta lo stesso nome di quel corso d'acqua. Che varietà nel tracciato delle rive di quel bacino, le cui spiagge, disseminate d'ossidiana e di piccoli cristalli, riflettono il sole con migliaia di faccette! Che estro capriccioso nella disposizione delle isole sparse alla sua superficie! Quali riflessi azzurri proiettati da quel gigantesco specchio! E intorno a quel lago, uno dei più alti sul livello del mare, che nubi di uccelli, pellicani, cigni, gabbiani, oche, bernacce e tuffoli! Alcuni tratti di riva, molti dirupati, sono rivestiti d'un manto d'alberi verdi, pini e larici, e al piede di quegli scoscendimenti scaturiscono innumerevoli pennacchi di fumo bianco: è il vapore che sfugge dal suolo, come da un enorme recipiente dove l'acqua sia tenuta da fuochi interni in uno stato di ebollizione permanente.
Per il cuoco dell'"Albatros" sarebbe stata quella o mai l'occasione di far provviste di trote, l'unico pesce che le acque del lago Yellowstone nutrano a miriadi. Ma l'"Albatros" si mantenne sempre a una tale altezza da non offrire l'occasione d'intraprendere una pesca che sarebbe stata sicuramente miracolosa.
In tre quarti d'ora l'aeronave aveva superato il lago e, un po' più in là, la zona di quei geyser che rivaleggiano con i più belli d'Islanda. Affacciati alla battagliola, Zio Prudenza e Phil Evans osservavano le colonne liquide che si lanciavano verso l'alto, come per fornire all'aeronave un elemento nuovo. Erano il "Ventaglio", i cui getti si dispongono come a lamine irradianti da un unico centro, il "Castello", che sembra difendersi a colpi di tromba d'acqua, il "Vecchio fedele", il cui getto s'incorona d'arcobaleni, il "Gigante", la cui spinta interna vomita un torrente verticale con circonferenza di venti piedi a oltre duecento piedi d'altezza.
Di questo spettacolo incomparabile, si può ben dire unico al mondo, Robur conosceva senza dubbio tutte le meraviglie, poiché non apparve in coperta. Per il solo piacere dei suoi ospiti aveva dunque lanciato l'aeronave sopra quel territorio? Certo è che si astenne dal venire a reclamare i loro ringraziamenti. E non si disturbò a far atto di presenza nemmeno durante l'audace traversata delle Montagne Rocciose, che l'"Albatros" affrontò verso le sette del mattino.
Si sa che le Montagne Rocciose, prolungamento delle Ande messicane, si estendono come un'enorme spina dorsale dalle reni al collo dell'America settentrionale: tremilacinquecento chilometri di catene di monti, dominati dal James Peak la cui cima tocca quasi i dodicimila piedi.
Certo, moltiplicando i suoi colpi d'ala come un uccello d'alto volo l'"Albatros" avrebbe potuto passar sulle cime più alte per andare a ricadere, d'un balzo, nell'Oregon o nell'Utah. Ma questa manovra non fu necessaria. Esistono passaggi che permettono di traversare quella barriera senza superarne le vette: sono i cañon, valli più o meno strette in forma di corridoio, come il passo Bridger, percorso dalla strada ferrata del Pacifico per penetrare nel territorio dei mormoni, e come molti altri più a sud o più a nord.
In uno di questi cañon s'infilò l'"Albatros", dopo avere moderato la propria velocità per non urtare contro le pareti di roccia. Il timoniere, con una sicurezza di polso resa ancor più efficace dall'estrema sensibilità del timone, manovrò l'aeronave come avrebbe fatto con un'imbarcazione di prim'ordine in una gara del Royal Thames Club. Fu veramente straordinario. E, per quanto dispetto ne provassero, i due nemici del "più pesante dell'aria" non poterono non ammirare la perfezione di quel mezzo di locomozione aerea.
In meno di due ore e mezzo la grande catena fu traversata, l'"Albatros" riprese la primitiva velocità di cento chilometri. Navigava allora in direzione sud-ovest, così da tagliare obliquamente

il territorio dell'Utah, e nello stesso tempo perdeva quota avvicinandosi al suolo. Era sceso a qualche centinaio di metri, quando una serie di fischi richiamò l'attenzione di Zio Prudenza e di Phil Evans.
Era un treno della Pacific Railway, in corsa verso la città del Grande Lago Salato.
In quel momento, obbedendo a un ordine segretamente impartito, l'"Albatros" s'abbassò ancora e si mise a seguire il convoglio lanciato a tutto vapore. Fu subito visto. Alcune teste apparvero alle portiere dei vagoni, poi numerosi viaggiatori s'affollarono sulle passerelle che uniscono l'uno all'altro i "cars" dei treni americani; alcuni addirittura non esitarono ad arrampicarsi sugli imperiali, per vedere meglio la macchina volante. "Hip" e "urrah" volarono attraverso lo spazio; ma non ebbero per risultato di far comparire Robur.
L'"Albatros" scese ancora, moderando la velocità delle eliche di sospensione, e rallentò la marcia per non lasciarsi indietro il treno che avrebbe potuto così facilmente distanziare. Gli volava sopra come un enorme scarabeo, lui che avrebbe potuto essere un gigantesco uccello da preda, bordeggiava a dritta e a sinistra, si lanciava in avanti, tornava indietro, e aveva fieramente issato il suo vessillo nero col sole d'oro, cui il treno rispose sventolando la bandiera a trentasette stelle dell'Unione americana.
Invano i due prigionieri tentarono d'approfittare di quell'occasione per far conoscere al mondo la loro sorte. Invano il presidente del Weldon Institute gridò con quanta voce aveva in gola:
«Sono Zio Prudenza di Filadelfia!»
E il segretario:
«E io sono Phil Evans, suo collega!»
Le loro grida si persero fra le migliaia di "urrah" con cui i viaggiatori salutavano il loro passaggio.
Frattanto tre o quattro membri dell'equipaggio dell'aeronave erano apparsi sulla piattaforma: poi uno di loro, come fanno i marinai sorpassando una nave meno rapida, tese al treno un pezzo di cavo, offrendo ironicamente un rimorchio.
L'"Albatros" riprese ben presto la velocità abituale; in una mezz'ora s'era lasciato dietro l'espresso, il cui ultimo buffo di vapore non tardò a sparire dietro l'orizzonte.
Verso l'una del pomeriggio si vide apparire un ampio disco che rimandava i raggi del sole come avrebbe fatto un riflettore.
«Dev'essere la capitale dei mormoni, Salt-Lake-City» disse Zio Prudenza.
Era difatti la città del Grande Lago Salato, e il disco era il tetto rotondo del Tabernacolo, dove possono stare, e star comodi, diecimila santi. Come uno specchio convesso, rifletteva i raggi del sole in tutte le direzioni.
Là, ai piedi dei monti Wasatch, rivestiti fino a metà altezza di cedri e d'abeti, sulla riva di quel Giordano che versa nel Great-Salt-Lake le acque dell'Utah, si stendeva la grande città dei mormoni, disposta a scacchiera come la maggior parte delle città americane: una scacchiera della quale si sarebbe potuto dire che aveva più dame che caselle, giacché la poligamia è in grande favore presso i mormoni. Tutt'intorno un paese fertile e ben coltivato, nel quale pascolano greggi di migliaia di capi.
Ma ben presto tutto svanì come un'ombra e l'"Albatros" volava in direzione sud-ovest a velocità accelerata, più forte di quella del vento.
In breve sovrastò le regioni del Nevada, quel territorio argentifero che solo la Sierra separa dai giacimenti auriferi della California.
«Certo vedremo San Francisco prima di notte» disse Phil Evans.
«E dopo?...» domandò Zio Prudenza.
Erano le sei, quando la Sierra Nevada fu superata attraverso quello stesso passo di Truckie che serve di valico alla ferrovia. Rimanevano da percorrere appena trecento chilometri per raggiungere, se non San

Francisco, per lo meno Sacramento, capitale dello stato di California. Tale fu allora la velocità impressa all'"Albatros" che, prima delle otto, la cupola del Campidoglio spuntava all'orizzonte occidentale, per sparire in breve dietro l'opposto orizzonte.
Proprio in tal momento Robur apparve in coperta. I due colleghi si diressero verso di lui.
«Ingegnere Robur» cominciò Zio Prudenza «eccoci ai confini dell'America! Pensiamo che questo scherzo stia per finire...»
«Io non scherzo mai» tagliò corto Robur.
Fece un segno. L'"Albatros" s'abbassò rapidamente verso terra, ma nello stesso tempo prese una tale velocità che bisognò cercare rifugio nei casotti.
La porta della cabina s'era appena richiusa sui due colleghi che Zio Prudenza sbottò:
«Ancora un attimo e lo strangolavo!»
«Bisognerà cercar di fuggire» disse Phil Evans.
«Sì. A qualunque costo.»
Un lungo sussurro arrivò in quel momento al loro orecchio.
Era il rumore del mare che rompeva contro le rocce del litorale. Era l'oceano Pacifico.

9.
Nel quale l'"Albatros" percorre circa diecimila chilometri, che terminano con un balzo prodigioso.

Zio Prudenza e Phil Evans erano ben decisi a fuggire. Se non avessero avuto a che fare con gli otto uomini robustissimi che componevano l'equipaggio dell'"Albatros", forse avrebbero tentato la lotta. Un audace colpo di mano avrebbe potuto renderli padroni dell'aeronave e permettere loro di scendere in qualche punto degli Stati Uniti. Ma in due - Frycollin non si poteva mettere in conto - non era il caso di pensarci. Dunque, poiché non si poteva impiegare la forza, sarebbe stato opportuno ricorrere all'astuzia quando l'"Albatros" avesse preso terra. Questo Phil Evans cercò di far capire all'irascibile collega, del quale temeva sempre qualche violenza intempestiva che avrebbe aggravato la situazione.
In ogni caso non era questo il momento. L'"Albatros" filava a tutta velocità sopra il Pacifico settentrionale. L'indomani mattina, 16 giugno, la costa non si vedeva più. Siccome il litorale descrive una curva dall'isola di Vancouver alle Aleutine - porzione dell'America russa ceduta agli Stati Uniti nel 1867 - molto probabilmente l'"Albatros" lo avrebbe sorvolato in corrispondenza con l'estremità di questa catena, a meno che modificasse la rotta.
Come sembravano lunghe le notti ai due colleghi! Perciò, avevano sempre una gran fretta di lasciare la cabina. Tuttavia quel mattino,

quando uscirono sul ponte, l'alba aveva sbiancato l'orizzonte orientale già da parecchie ore. Si avvicinava il solstizio di giugno, il giorno più lungo dell'anno nell'emisfero boreale; e al sessantesimo parallelo le notti erano brevissime.
Quanto all'ingegnere Robur, fosse abitudine o lo facesse con intenzione, non aveva fretta di uscire in coperta. Quel giorno, quando finalmente comparve, si contentò di salutar i suoi ospiti nel momento in cui li incrociava a poppa.
Intanto, con occhi rossi dall'insonnia, sguardo ebete, gambe che gli tremavano sotto, Frycollin s'era avventurato fuori del suo alloggio, camminando come uno che teme di sentirsi crollare da un momento all'altro qualcosa sotto i piedi. Il suo primo sguardo fu per le eliche di sospensione: funzionavano con regolarità rassicurante e senza troppa fretta.
Fatto questo il negro, sempre titubante, s'avvicinò all'impavesata e l'afferrò a due mani, per assicurare meglio il proprio equilibrio. Evidentemente voleva dare un'occhiata al paese che l'"Albatros" dominava da un'altezza di duecento metri al massimo.
Il povero Frycollin aveva dovuto farsi molto coraggio per arrischiare un simile tentativo.
Stette per un momento rovesciato all'indietro, con le due mani strette alla battagliola; poi la scosse per controllarne la solidità. Si raddrizzò. Piegò il corpo in avanti. Sporse la testa. Inutile dire che nell'eseguire tutti questi diversi movimenti teneva gli occhi chiusi. Infine, li aperse.
- Che grido lanciò allora! Come fece in fretta a tirarsi indietro, insaccando la testa fra le spalle!
In fondo all'abisso aveva veduto l'immenso oceano. Gli si sarebbero rizzati i capelli in testa, se non fossero stati così crespi.
«Il mare!... Il mare!...» gridò.
E sarebbe caduto lungo disteso sulla piattaforma, se il cuoco non avesse aperto le braccia ad accoglierlo.
Questo "chef" dell'"Albatros" era un francese, e forse un guascone benché si chiamasse François Tapage; se non era guascone, durante l'infanzia aveva dovuto respirare le brezze della Garonna. Come mai si trovasse al servizio dell'ingegnere, per quale serie di circostanze fosse entrato a far parte del personale dell'"Albatros", non si sa. In ogni modo il brav'uomo parlava inglese come uno yankee.
«Ehi, sta' su! Dritto!» esclamò raddrizzando il negro con un vigoroso colpo nelle reni.
«Padrone Tapage!...» gemette il povero Frycollin, gettando sguardi disperati verso le eliche.
«Cosa c'è, Frycollin?»
«Si rompe qualche volta?»
«No, ma finirà per rompersi.»
«Perché?»
«Perché "tout lasse tout passe tout casse", come si dice al mio paese.»
«E sotto c'è il mare!»
«Se si casca, meglio il mare che la terra.»
«Ma si annega!»
«Ma non ci si riduce come carne per polpette» rispose François Tapage scandendo bene le sillabe.
Un istante dopo, strisciando come una biscia, Frycollin era andato a rincantucciarsi in fondo alla cabina.
Per tutta la giornata l'"Albatros" viaggiò a velocità moderata. Sembrava quasi sfiorare la superficie calma delle acque, tutta impregnata di sole, che dominava soltanto da un centinaio di piedi d'altezza.
Anche Zio Prudenza e Phil Evans erano rimasti in cabina, per non trovarsi a faccia a faccia con Robur, che passeggiava sul ponte fumando, ora solo, ora in compagnia di Tom Turner. Solo metà delle eliche era in funzione, e questo bastava a mantenere l'apparecchio

negli strati inferiori dell'atmosfera.
In queste circostanze gli uomini dell'"Albatros" avrebbero potuto concedersi, con il piacere della pesca, quello di variare la loro solita dieta: se le acque di tale parte del Pacifico fossero pescose. Ma alla superficie apparivano soltanto alcune balene, di quella specie a ventre giallo che misura fino a venticinque metri di lunghezza. Sono i più temibili cetacei dei mari boreali; i pescatori di professione si guardano bene dall'attaccarle, tanto prodigiosa è la loro forza. Tuttavia usando un arpone ordinario, oppure un razzo Fletcher o una chiaverina-bomba, di cui c'era a bordo un intero assortimento, questa pesca si sarebbe potuta fare senza pericolo.
Un massacro inutile, è vero. Ma, senza dubbio allo scopo di mostrare ai due membri del Weldon Institute ciò che poteva ottenere dalla sua aeronave, Robur volle dare la caccia a uno tra quei mostruosi cetacei.
Al grido «balena! balena!» Zio Prudenza e Phil Evans uscirono di cabina. Forse c'era qualche nave baleniera in vista... In tal caso, per fuggire dalla loro prigione volante, tutti e due sarebbero stati capaci di buttarsi in mare, contando sulla possibilità di essere raccolti da un'imbarcazione.
L'equipaggio dell'"Albatros" era già tutto allineato sul ponte, in attesa.
«Allora, vogliamo tentare un colpo, comandante?» domandò Turner.
«Sì, Tom» rispose l'ingegnere.
Nei casotti delle macchine il macchinista e i due aiuti erano già ai loro posti, pronti a eseguire le manovre che sarebbero state comandate a gesti. L'"Albatros" s'abbassò verso la superficie del mare e si fermò a una cinquantina di piedi d'altezza.
Non c'erano navi al largo, come constatarono i due colleghi del Weldon Institute, né una terra in vista che potessero raggiungere a nuoto, ammesso che Robur non facesse nulla per riacciuffarli.
Getti di vapore e d'acqua annunciarono di lì a poco la presenza di balene salite a fior d'acqua per respirare.
Tom Turner, assistito da un membro dell'equipaggio, si era andato a mettere a prua, tenendo a portata di mano una di quelle chiaverine-bombe, di fabbricazione californiana, che si lanciano con un archibugio: specie di cilindro di metallo che termina in una bomba, cilindrica anch'essa, armata d'un'asta guarnita di denti e punte.
Dal banco di guardia di prora, sul quale era montato, Robur ordinava con la mano destra ai macchinisti, con la sinistra al timoniere, le manovre da fare. Così era padrone dei movimenti dell'aeronave in entrambe le direzioni, orizzontale e verticale, e non si può ridire con quale rapidità, con quale precisione l'apparecchio obbedisse a tutti i suoi comandi. Si sarebbe detto un essere vivo, del quale Robur fosse l'anima.
«Balena!... Balena!...» gridò di nuovo Tom Turner.
Difatti il dorso di un cetaceo emergeva quattro gomene (27) a prua dell'"Albatros".
L'"Albatros" si lanciò in quella direzione e quando fu a una sessantina di piedi s'arrestò.
Tom Turner aveva imbracciato l'archibugio, che posava su una forcella fissata all'impavesata. Il colpo partì e il proiettile, trascinandosi dietro un lungo cavo l'altra estremità del quale era attaccata al ponte di coperta, andò a colpire il corpo della balena. La bomba, riempita d'una materia fulminante, esplose e scoppiando lanciò una sorta di piccolo arpone a due punte che andò a conficcarsi nelle carni dell'animale.
«Attenzione!» gridò Turner.
Zio Prudenza e Phil Evans, per mal disposti che fossero, si interessavano anche loro allo spettacolo.
La balena ferita aveva sferzato il mare con un tale colpo di coda che l'acqua schizzò fino alla prua dell'aeronave. Poi, l'animale si immerse a grande profondità, mentre dall'"Albatros" le filavano cavo in precedenza arrotolato a spirale in una tinozza piena d'acqua così

che non prendesse fuoco per l'attrito. Tornando in superficie, la balena si mise a fuggire a tutta velocità in direzione nord rimorchiandosi dietro l'"Albatros", che aveva fermato le eliche di propulsione e si lasciava trascinare, badando soltanto a mantenersi in linea. Tom Turner si teneva però pronto a tagliare il cavo, se una nuova immersione della balena rendesse il gioco troppo pericoloso. Per una mezz'ora e su un percorso di forse sei miglia, l'"Albatros" fu trascinato così. Ma si sentiva che il cetaceo cominciava a perdere forza.
Allora, a un gesto di Robur, gli aiuto-macchinisti rimisero in moto i propulsori facendo macchina indietro, opponendo una certa resistenza alla balena che a poco a poco venne accostandosi all'aeronave.
L'"Albatros" era venticinque piedi sopra l'animale, che ancora batteva l'acqua con colpi di coda d'incredibile violenza e, girandosi ora sul dorso ora sul ventre, produceva risucchi enormi.
Di colpo la balena s'impennò, poi s'immerse tanto rapidamente che Tom Turner ebbe appena il tempo di filarle il cavo.
L'aeronave fu trascinata alla superficie dell'acqua, che turbinava in un enorme mulinello là dove l'animale era scomparso. Un'ondata, come ne imbarca una nave che corra con la prua al vento e al mare, spazzò la coperta.
Per fortuna Tom Turner fu svelto a troncare il cavo con un colpo d'ascia e l'"Albatros" liberato fu riportato a un'altezza di duecento metri dalla forza delle sue eliche ascensionali.
Quanto a Robur, aveva continuato a manovrare l'apparecchio senza perdere, per un solo istante, il sangue freddo.
Qualche minuto dopo la balena tornava alla superficie morta stavolta - e uccelli di mare arrivavano da ogni parte per gettarsi sul suo corpo, lanciando gridi da assordare un intero congresso.
Non sapendo che farsi di quella preda l'"Albatros" riprese il volo verso ovest.
L'indomani 17 giugno, alle sei del mattino, una terra si profilò all'orizzonte: erano la penisola d'Alaska e il lungo festone delle Aleutine.
L'"Albatros" sorvolò questa barriera dove pullulano quelle foche da pelliccia che gli aleuti cacciano per conto della compagnia russo-americana. Ottimo affare, la cattura di questi anfibi lunghi da sei a sette piedi, color ruggine, che pesano da trecento a settecento libbre. Ce n'erano a migliaia, in file interminabili, allineate come su un fronte di battaglia.
Non si mossero neppure al passaggio dell'"Albatros"; ma non fu lo stesso per gli innumerevoli uccelli di mare, che si levarono in volo lanciando grida rauche, come se fossero minacciati da qualche formidabile mostro dell'aria.
I duemila chilometri del mare di Bering, dalle estreme propaggini delle Aleutine alla punta estrema del Kamchatka, furono sorvolati nelle ventiquattr'ore successive. Per mettere a esecuzione il loro progetto di fuga, Zio Prudenza e Phil Evans non si trovavano ora nelle condizioni più favorevoli: non certo su quelle rive deserte dell'Asia estrema né nei paraggi del mare di Ohotsk si poteva effettuare una evasione con qualche speranza di successo. Tuttavia era evidente che l'aeronave si dirigeva verso il Giappone o la Cina: là, benché forse non fosse prudente mettersi in balia di giapponesi o di cinesi, i due colleghi erano decisi a tentare l'evasione, non appena l'"Albatros" avesse toccato terra in un punto qualunque.
Ma avrebbe toccato terra? Non era un uccello, che finisce per stancarsi d'un troppo lungo volo; né un pallone che, in mancanza di gas, è costretto a ridiscendere. Aveva provviste per molte settimane ancora e le sue apparecchiature, di meravigliosa solidità, non consentivano debolezze o stanchezze.
Superata la penisola di Kamchatka (di cui i viaggiatori scorsero appena Petropavlovsk e il vulcano Klutschew) nella giornata del 18 giugno, superato il mare di Ohotsk pressappoco all'altezza delle isole

Curili, che vi formano come una diga rotta da centinaia di piccoli canali, il 19 mattina l'"Albatros" raggiunse lo stretto La Pérouse, fra la punta settentrionale del Giappone e quella meridionale dell'isola di Sahalin: la piccola Manica in cui versa le proprie acque il grande fiume siberiano Amur. (28)
Si levava una densa nebbia che l'aeronave evitò portandosi a più alta quota. Non che avesse bisogno di uscire da quei vapori per dirigersi: all'altezza in cui si trovava, non aveva da temere ostacoli, né alti monumenti contro i quali potesse urtare né montagne contro le quali corresse il rischio di fracassarsi; il paese è poco accidentato. Ma i vapori erano pur sgradevolissimi, e a bordo tutto si sarebbe imbevuto d'umidità.
Le eliche di sospensione presero quindi a girare più rapide. Al di sopra dello strato di brume, alto tre o quattrocento metri, i viaggiatori ritrovarono il sole.
Quel giorno Robur incrociando i suoi ospiti (più che mai lontani, come si vede, dalla realizzazione dei loro progetti di fuga), si fermò un momento a dire con aria indifferente:
«Vedete, signori, una nave a vela o a vapore, persa in un banco di nebbia di dove non riesce a venir fuori, patisce un grave imbarazzo. Può navigare soltanto suonando la sirena o il corno. Deve rallentar la marcia e, nonostante tutte queste precauzioni, c'è sempre il pericolo di una collisione. L'"Albatros" non soffre nessuno di questi problemi. Che gli fa la nebbia? Nulla, poiché ne esce quando vuole. Lo spazio è suo, tutto lo spazio!»
Detto questo, Robur riprese tranquillamente la sua passeggiata, senza aspettare una risposta che neppur desiderava; e le volute di fumo della sua pipa si persero nell'azzurro.
«Zio Prudenza» disse Phil Evans «davvero sembra che questo incredibile "Albatros" non abbia mai nulla da temere.»
«E' quel che vedremo!» rispose Zio Prudenza.
La nebbia durò tre giorni, il 19, 20 e 21, con deplorevole ostinazione. Era stato necessario prender quota per evitare la più alta montagna giapponese, il Fujiyama. Ma ecco d'improvviso squarciarsi il sipario di nebbia e apparire una città immensa con palazzi, ville, villette, giardini, parchi. Senza neppure vederla, Robur l'avrebbe riconosciuta solo ai latrati delle sue miriadi di cani, ai gridi dei suoi uccelli da preda, e soprattutto all'odor di cadavere che i corpi dei suoi suppliziati diffondono nello spazio.
I due colleghi erano sul ponte nel momento in cui l'ingegnere faceva il punto, per il caso che dovesse continuare il viaggio in mezzo alla nebbia.
«Signori» disse «non ho motivo di nascondervi che questa città è Yedo, (29) capitale del Giappone.»
Zio Prudenza non rispose: in presenza dell'ingegnere si sentiva soffocare, come se ai suoi polmoni mancasse l'aria.
«Veramente curiosa, questa veduta di Yedo» riprese Robur.
«Per curiosa che sia...» cominciava Phil Evans.
«Non vale Pechino?» lo interruppe l'ingegnere. «Così la penso anch'io, e in ogni caso fra poco ne potrete giudicare con i vostri occhi.»
Impossibile essere più amabile.
L'"Albatros", che aveva la prua a sud-est, cambiò allora la sua direzione di quattro quarte, per mettersi su una rotta est.
Durante la notte, la nebbia si dissipò. Si notavano i sintomi d'un tifone poco lontano: rapida caduta del barometro, scomparsa dei vapori, grandi nuvole di forma ellissoidale incollate al fondo color rame del cielo. All'orizzonte opposto, lunghe pennellate di carminio tracciate nettamente su un fondo ardesia, e un grande settore affatto chiaro a nord; poi il mare liscio e calmo, le cui acque tuttavia, al cadere del sole, assunsero un cupo colore scarlatto.
Per fortuna il tifone si scatenò più a sud, ebbe per gli aeronauti l'unico effetto di dissipare le brume che ingombravano il cielo da più di tre giorni.

In un'ora vennero superati i duecento chilometri dello stretto di Corea, la punta estrema di quella penisola. Mentre il tifone andava a spazzar le coste sud-orientali della Cina, l'"Albatros" si librava sul Mar Giallo e, durante le giornate del 22 e del 23, sopra il golfo di Petcheli; il 24 risaliva la valle del Pei-ho, infine planava sopra la capitale del Celeste Impero.
Affacciati alla battagliola i due colleghi del Weldon Institute poterono, come aveva annunciato l'ingegnere, vedere quella città immensa, il muro che la divide in due parti - città tatara e città cinese -, i dodici sobborghi che la circondano, i grandi viali irradianti dal centro, i templi i cui tetti gialli e verdi splendevano ai raggi del sole, i parchi che circondano i palazzi dei mandarini; poi, nel mezzo della città tatara, i centosessantotto ettari della città imperiale, con le sue pagode, i giardini imperiali, i laghi artificiali, la montagna di carbone che domina tutta la capitale; infine, al centro, come in un gioco di scatolette, per l'appunto, cinesi, la città purpurea, cioè il palazzo imperiale, con tutte le fantasie della sua inverosimile architettura.
In quel momento, sotto l'"Albatros" l'aria era piena d'una strana musica; si sarebbe detto un concerto d'arpe eolie. Planavano nel cielo un centinaio di aquiloni di forme diverse, a foglia di palma o di pandano, muniti nella parte superiore d'una sorta d'arco in legno leggero, sotteso d'una sottile lamina di bambù. Al soffio del vento da tutte queste lamine che emettevano note diverse come quelle di un'armonica si esalava un mormorio quanto mai suggestivamente malinconico.
Robur ebbe allora il capriccio di avvicinarsi a tale specie di orchestra aerea, e l'"Albatros", con lento volo, andò a bagnarsi nelle onde musicali emesse dagli aquiloni.
L'iniziativa sortì un'accoglienza veramente straordinaria. Colpi di tam-tam e di altri formidabili strumenti delle orchestre cinesi, colpi di fucile a migliaia, colpi di mortaio a centinaia, tutto fu messo in opera per allontanare l'aeronave. Se gli astronomi della Cina riconobbero quel giorno che la macchina aerea era una cosa sola con l'oggetto misterioso in movimento nel cielo, la cui apparizione aveva sollevato tante dispute, milioni di sudditi del Celeste Impero, dal più umile portatore d'acqua al mandarino di più alto grado, la presero per un mostro apocalittico apparso nel cielo di Budda.
Nessuno si preoccupò di queste dimostrazioni, sull'inabbordabile "Albatros". Ma le corde che legavano gli aquiloni a paletti confitti nel suolo dei giardini imperiali furono o tagliate o tirate con forza, e di quei leggeri apparecchi gli uni tornarono rapidamente verso terra accentuando i loro accordi, gli altri piovvero giù come uccelli colpiti in volo, il cui canto si spegne con l'ultimo soffio di vita.
Formidabili squilli di tromba, lanciati dal prediletto strumento di Tom Turner, invasero allora il cielo della capitale coprendo le ultime note del concerto aereo. Questo non interruppe la fucileria da terra; e quando una bomba scoppiò a qualche decina di piedi dalla sua piattaforma, l'"Albatros" risalì nelle zone inaccessibili del cielo.
Che accadde nei giorni seguenti? Nessun incidente di cui i prigionieri potessero valersi. In quale direzione volò l'aeronave? Invariabilmente verso sud-ovest, il che rivelava l'intenzione di avvicinarsi all'Indostan. Il suolo continuava a salire, costringendo l'"Albatros" a modificare la quota in modo da seguirne il profilo. Dieci o dodici ore dopo aver lasciato Pechino, Zio Prudenza e Phil Evans avevano potuto intravedere parte della Grande Muraglia sul confine dello Shen-si. Poi, evitando i monti Lung, passarono sopra la valle dello Huangho e valicarono la frontiera dell'impero cinese sul limite del Tibet.
Il Tibet - di qua, altipiani privi di vegetazione, di là vette coperte di neve, scoscendimenti di nuda roccia, torrenti alimentati da ghiacciai, bassifondi con scintillanti depositi di sale, laghi incorniciati da foreste verdeggianti. Su tutto questo, un vento a lunghi tratti glaciale.

Il barometro, sceso a 450 millimetri, indicava allora una quota di oltre quattromila metri sul livello del mare. A quell'altezza la temperatura, benché si fosse nei mesi più caldi per l'emisfero boreale, non superava lo zero, questo raffreddamento dell'atmosfera combinato con la velocità dell'"Albatros" non rendeva piacevole il soggiorno in coperta. Zio Prudenza e Phil Evans, pur avendo a disposizione caldi plaids da viaggio, preferirono quindi rientrare nella loro cabina.
Non occorre dire che era stato necessario imprimere alle eliche di sospensione una velocità altissima, per mantenere l'aeronave sospesa in quell'aria già rarefatta; ma funzionavano con un accordo perfetto, e pareva di essere cullati dal fremito delle loro pale.
Quel giorno Garlok, città del Tibet occidentale, capoluogo della provincia di Guari-Khorsum, vide passare l'"Albatros" grosso come un piccione viaggiatore.
Il 27 giugno Zio Prudenza e Phil Evans scorsero un'enorme barriera di monti, dominata da qualche alta vetta coperta di neve, che chiudeva l'orizzonte. Puntellandosi entrambi alla parete del casotto di proravia per resistere alla velocità dello spostamento d'aria, rimasero a guardare quelle masse colossali che sembravano correre verso l'"Albatros".
«L'Himalaya, certamente» disse Phil Evans «e probabilmente Robur ne aggirerà la base senza cercar di passare in India.»
«Tanto peggio» rispose Zio Prudenza. «Su quell'immenso territorio, forse avremmo potuto...»
«A meno che aggiri la catena passando per la Birmania a est o per il Nepal a ovest.»
«In ogni caso, lo sfido a valicarla!»
«Ah! Davvero?» disse una voce.
L'indomani, 28 giugno, l'"Albatros" era di fronte al gigantesco massiccio sopra la provincia di Zzang. Dall'altra parte dell'Himalaya c'era il Nepal.
Tre catene, l'una dopo l'altra, tagliano la strada verso l'India per chi viene da nord. Le due più settentrionali, fra le quali l'"Albatros" s'era insinuato come una nave fra due enormi scogli, sono come i due primi gradini di questa barriera dell'Asia centrale: il Kuen-lun e il Karakorum, che disegnano una valle longitudinale e parallela all'Himalaya, quasi sulla linea spartiacque che divide i bacini dell'Indo, a ovest, e del Brahmaputra a est.
Davanti all'"Albatros", a ottomilaottocentoquaranta metri, si ergeva il monte Everest; sulla destra il Daulagiri, alto ottomiladuecento metri; sulla sinistra il Kanchenjunga, ottomilacinquecentonovantadue metri, relegato al secondo posto dopo gli ultimi rilevamenti dell'altezza dell'Everest.
Evidentemente Robur non aveva la pretesa di sfiorare quelle cime: senza dubbio conosceva i diversi valichi dell'Himalaya, per esempio il passo di Ibi-Gamin, che nel 1856 i fratelli Schlagintweit (30) hanno superato a un'altezza di seimilaottocento metri, e vi si impegnò risolutamente.
Furono ore emozionanti, e anche molto penose. La rarefazione dell'aria non divenne tale da obbligare a ricorrere ad apparecchi speciali per rinnovare l'ossigeno nelle cabine, ma il freddo fu terribile.
Robur, a prua, la maschia faccia incorniciata da un cappuccio, comandava le manovre, mentre Tom Turner teneva la barra del timone e il macchinista sorvegliava attentamente il funzionamento delle pile, le cui sostanze acide non avevano, per fortuna, da temere il congelamento. Le eliche, turbinanti alla velocità massima, lanciavano suoni sempre più acuti, di intensità estrema nonostante la densità ridotta dell'aria. Il barometro cadde a 290 millimetri: settemila metri di quota.
Come descrivere la magnificenza di quel caos di montagne! Dappertutto cime candide. Non laghi, ma ghiacciai che scendono fino a diecimila piedi dalla base. Non più erba, solo rare fanerogame sul limite della

vita vegetale. Non più i mirabili pini e cedri che si addensano in splendide foreste sui fianchi più bassi della catena, né le gigantesche felci o quei parassiti interminabilmente lunghi, tesi da un tronco all'altro come in una giungla. Nessun animale, né cavalli selvaggi né yak né buoi tibetani, (31) tranne a volte una gazzella smarrita lassù. Niente uccelli, tolta qualche coppia di quelle cornacchie che s'innalzano in volo fino agli ultimi strati dell'atmosfera respirabile.
Superato finalmente il valico, l'aeronave cominciò a scendere. Uscendo dalla gola, fuori dalla regione delle foreste, non c'era più che una campagna immensa, infinita.
Robur avanzò allora verso i suoi ospiti, e amabilmente:
«L'India, signori» disse.

10.
Nel quale si vedrà come e perché il negro Frycollin fu trascinato a rimorchio.

L'ingegnere non aveva intenzione di portar a passeggio il suo apparecchio sopra le meravigliose contrade dell'Indostan. Valicare l'Himalaya per mostrare di quale mirabile congegno disponesse, per convincere anche chi non voleva essere convinto: questo gl'importava, e non altro. Bisogna dunque dire che l'"Albatros" fosse perfetto, benché la perfezione non sia di questo mondo? E' ciò che vedremo
In ogni caso, Zio Prudenza e il collega, se dentro di sé non potevano fare a meno di ammirare la potenza di quella macchina, di fuori non ne lasciavano trasparir nulla. Del resto, pensavano solo alla fuga. Non ammirarono neppure il superbo spettacolo che si offriva ai loro occhi mentre l'"Albatros" seguiva i pittoreschi confini del Panjab.
E' vero che, alla base dell'Himalaya, si stende una fascia di terreni paludosi traspiranti vapori malsani, dove regnano le febbri; ma non c'era da temere che ne fosse compromessa la salute degli uomini dell'"Albatros". L'aeronave risalì, senza fretta, verso l'angolo che l'Indostan forma al punto di congiunzione del Turkestan con la Cina.
Il 29 giugno, nelle prime ore del mattino, gli si apriva davanti l'incomparabile valle del Kashmir.
Incomparabile, veramente, la gola che si apre fra i monti del Karakorum e i rilievi preimalaiani. Percorsa dalle centinaia di contrafforti che l'enorme catena spinge fino nel bacino dello Jhelum, è bagnata dai capricciosi meandri del fiume che vide affrontarsi gli eserciti di Poro e di Alessandro: l'India e la Grecia in lotta nell'Asia centrale. E le acque dello Jhelum continuano a scorrere, mentre le due città fondate dal Macedone (32) in ricordo della sua vittoria sono sparite così completamente che non se ne ritrova neppure la traccia.
Quel mattino l'"Albatros" passò sopra Srinagar: Zio Prudenza e il suo compagno videro una città superba, allungata sulle due rive del fiume, ponti di legno tesi come fili, case rallegrate da balconi, argini ombreggiati da alti pioppi, tetti coperti d'erba che somigliavano un po' ai monticelli fatti dalle talpe, un intreccio di canali con barche che parevano noci e barcaioli che sembravano formiche, templi, chioschi, moschee, villette al margine dei sobborghi, e il riflesso di tutto questo nelle acque.
«Sarebbe Venezia» disse Phil Evans «se fossimo in Europa.»
«E se fossimo in Europa» commentò Zio Prudenza «sapremmo ben ritrovare la strada dell'America.»
Senza attardarsi sopra il lago che il fiume traversa, l'"Albatros" riprese il volo attraverso la valle dello Jhelum.
Di lì a poco scese a una decina di metri dal fiume e s'immobilizzò: bisognava rifare la provvista d'acqua. Tom Turner e i suoi uomini calarono un tubo di gomma, attraverso il quale cominciarono ad

aspirare l'acqua mediante una pompa azionata dalle correnti degli accumulatori.
Zio Prudenza e Phil Evans si guardarono: uno stesso pensiero aveva attraversato loro la mente. Erano a pochi metri dalla superficie del fiume, a portata delle rive; e tutti e due erano buoni nuotatori. Un tuffo poteva render loro la libertà, e una volta che fossero stati sott'acqua, come avrebbe fatto Robur a riprenderli? Per lasciare ai propulsori la possibilità di agire, l'apparecchio non doveva tenersi almeno due metri sopra il livello del fiume?
In un istante, tutti i pro e i contro si erano affacciati al loro spirito, in un istante li avevano pesati, e stavano per lanciarsi quando robuste mani si abbatterono sulle loro spalle.
Erano stati colti in fallo, vennero messi nell'impossibilità di fuggire.
Questa volta non si arresero senza resistenza. Tentarono di respingere coloro che li tenevano. Ma erano gente robusta, gli uomini dell'"Albatros".
«Signori» si accontentò d'ammonirli l'ingegnere «quando si ha il piacere di viaggiare in compagnia di Robur il Conquistatore come avete avuto la cortesia di battezzarmi, e a bordo del suo meraviglioso "Albatros", non lo si lascia così, all'inglese! Aggiungerò anzi che non lo si lascia più!»
Phil Evans trascinò via il collega furibondo, che stava per abbandonarsi a qualche atto di violenza; entrambi tornarono nella loro cabina, decisi più che mai a fuggire dovesse costar loro la vita.
L'"Albatros" era di nuovo in rotta verso ovest. Quel giorno, a velocità media, sorvolò il territorio del Kabulistan, del quale s'intravide un momento la capitale, poi il confine dello Herat, a millecento chilometri da Srinagar.
In quelle regioni ancora contese, su quella strada aperta ai russi verso i possedimenti inglesi in India, i viaggiatori videro raggruppamenti d'uomini, colonne, convogli, in una parola tutto ciò che costituisce il personale e il materiale di un esercito in marcia. Si udirono anche colpi di cannone e scariche di fucileria. Ma l'ingegnere non s'immischiava mai negli affari altrui, quando non fosse per lui questione d'onore o d'umanità; passò oltre. Se lo Herat è, come si dice, la chiave dell'Asia centrale, che quella chiave finisse in una tasca inglese o moscovita poco gli importava. Gli interessi della terra non riguardavano più l'audace che aveva fatto dell'aria il suo unico regno.
Del resto, il paese non tardò a sparire sotto un uragano di sabbia, come ne imperversano troppo spesso in quelle regioni. Il vento chiamato " tebbad" trasporta insieme alla polvere impalpabile sollevata al suo passaggio elementi portatori di febbre; e quante carovane trovano la morte in quei vortici di sabbia!
Per sfuggire a quella polvere che avrebbe potuto alterare la finezza dei suoi ingranaggi, l'"Albatros" andò a cercare a duemila metri una zona più sana.
Così sparì la frontiera della Persia, e le sue grandi pianure rimasero invisibili. La velocità era assai moderata, benché non vi fossero da temere ostacoli: difatti, se la carta indica qualche montagna, sono rilievi d'altezza media. Ma nelle vicinanze della capitale persiana, bisognava evitare il Demavend, la cui cima nevosa s'innalza a quasi seimilaseicento metri, poi la catena dell'Elburz, ai cui piedi sorge Teheran.
Ai primi albori del 2 luglio apparve il Demavend, emergendo dalla tempesta di sabbia. L'"Albatros" modificò la direzione in modo da passare sopra la città, che il vento avvolgeva in una nube di polvere finissima.
Verso le dieci del mattino si videro i larghi fossati che circondano la cinta di mura e, in mezzo, il palazzo dello scià, i suoi muri rivestiti di piastrelle di maiolica, i suoi bacini che sembrano tagliati in enormi turchesi d'un azzurro smagliante.

Fu solo una rapida visione. A partire da quel punto l'"Albatros", modificando ancora la rotta, puntò quasi direttamente verso nord. Qualche ora dopo era al di sopra d'una piccola città, subito a nord della frontiera persiana, sulle rive d'un immenso specchio d'acqua di cui non si vedeva la fine né a nord né a est.
Quella città era il porto di Ashuradeh, l'insediamento russo più avanzato verso sud. La distesa d'acqua era un mare, il Caspio.
Non più vortici di polvere, adesso, ma veduta d'un insieme di case all'europea, disposte lungo un promontorio e dominate da un campanile. L'"Albatros" s'abbassò verso la superficie di quel mare il cui livello è trecento piedi sotto quello degli oceani. (33) Verso sera viaggiava lungo la costa salendo verso il golfo di Balkan, e l'indomani 3 luglio si librava cento metri sopra il mar Caspio.
Nessuna terra in vista, né dalla parte dell'Asia né da quella dell'Europa. Alla superficie del mare, alcune vele bianche gonfie di vento. Erano imbarcazioni indigene, riconoscibili dalle loro forme: "kesebey" a due alberi, "kayuk" (antiche navi pirate a un albero), "teimil" (semplici canotti da trasporto o da pesca). Qua e là salivano fino all'"Albatros" sbuffi di vapori, vomitati dalle ciminiere di quegli steamers di Ashuradeh che la Russia usa per il servizio di polizia sulle acque del Caspio.
Quel mattino Tom Turner, chiacchierando con François Tapage, aveva risposto a una sua domanda:
«Sì, resteremo quarantott'ore sopra il Caspio.»
«Bene» aveva risposto lo "chef" «vuol dire che avremo tempo di pescare?»
«Ma certo!»
Se si dovevano impiegare quarantott'ore a percorrere le seicentoventicinque miglia che il mar Caspio misura in lunghezza (su duecento di larghezza), evidentemente l'"Albatros" avrebbe proceduto a velocità assai moderata, riducendola anzi a nulla durante le operazioni di pesca.
Questa risposta di Tom Turner fu udita da Phil Evans che si trovava allora a prora.
In quel momento Frycollin gli stava rompendo i timpani a forza di recriminazioni, e preghiere di intervenire presso il suo padrone perché lo facesse "mettere a terra".
Senza rispondere all'assurda richiesta, Phil Evans tornò verso poppa, da Zio Prudenza; dopo aver preso tutte le precauzioni per non essere udito gli riferì le frasi scambiate fra il secondo e il cuoco.
«Phil Evans» disse Zio Prudenza «penso che le intenzioni di quel miserabile nei nostri riguardi siano chiare, no?»
«Chiarissime» rispose Phil Evans. «Ci restituirà la libertà solo quando farà comodo a lui... ammesso che ce la restituisca mai.»
«Dunque bisogna tentar qualunque cosa per lasciare l'"Albatros".»
«Meravigliosa macchina, bisogna ammetterlo.»
«Può darsi!» esclamò Zio Prudenza. «Ma è la macchina di un farabutto che ci tiene prigionieri contro ogni legge e diritto! Questa macchina rappresenta per noi e per i nostri un pericolo permanente. Se non riusciamo a distruggerla...»
«Adesso pensiamo a salvarci, poi vedremo.»
«D'accordo» acconsentì Zio Prudenza «e approfittiamo delle occasioni che si presenteranno. Evidentemente l'"Albatros" traverserà il mar Caspio, poi sorvolerà l'Europa, o verso nord, passando sopra la Russia, o in direzione ovest, passando sopra i paesi meridionali. In ogni caso, in qualunque luogo mettiamo piede la nostra salvezza sarà assicurata fino all'Atlantico. Teniamoci dunque pronti a passare all'azione in qualsiasi momento.»
«Ma» domandò Phil Evans «come fuggire?»
«Ascoltatemi» riprese Zio Prudenza. «Qualche volta, durante la notte, l'"Albatros" si libra a qualche centinaio di piedi dal suolo. A bordo ci sono parecchi cavi di questa lunghezza, e con un po' d'audacia potremmo forse lasciarci scivolare...»

«Sì» rispose Phil Evans «al caso non esiterei certo...»
«Né esiterei io» assicurò Zio Prudenza. «Aggiungete che di notte nessuno veglia, tranne il timoniere a poppa. Uno dei cavi che dicevo è per l'appunto a prua e non sarebbe impossibile srotolarlo senza essere visti né sentiti.»
«Bene» commentò Phil Evans. «Vedo con piacere, Zio Prudenza, che siete più calmo. Meglio così, se vogliamo agire. Ma in questo momento, eccoci sopra il mar Caspio. Ci sono in vista parecchi bastimenti, e l'"Albatros" scenderà verso l'acqua e si fermerà durante la pesca... Non potremmo approfittarne?»
«Eh! Siamo sorvegliati, anche quando non lo crediamo» rispose Zio Prudenza. «L'avete ben visto quando abbiamo tentato di buttarci nello Jhelum.»
«E chi vi dice che non siamo sorvegliati anche la notte?» replicò Phil Evans.
«Eppure bisogna farla finita!» proruppe Zio Prudenza. «Sì! Farla finita con questo "Albatros" e con il suo padrone!»
Come si vede, nell'eccitazione della collera i due colleghi, Zio Prudenza soprattutto, potevano compiere i gesti più temerari, forse i più contrari alla loro sicurezza.
Il sentimento della propria impotenza, l'ironico disprezzo con cui li trattava Robur, le risposte brutali che aveva per loro, tutto contribuiva a rendere più tesa una situazione che s'andava chiaramente aggravando di giorno in giorno.
Quel giorno stesso, un nuovo incidente rischiò di provocare un alterco fra Robur e i suoi ospiti, responsabile Frycollin.
Vedendosi sospeso al disopra di quel mare senza confini il pauroso domestico di Zio Prudenza fu ripreso dal terrore. Come un bambino, o come quel negro che era, si lasciò andar a gemiti, proteste, gridi accompagnati da mille smorfie e contorsioni.
«Voglio andare via! Voglio scendere!» gridava. «Non sono un uccello! Non sono fatto per volare! Voglio essere rimesso a terra, subito subito!»
Zio Prudenza, naturalmente, non fece nulla per calmarlo; anzi. E quelle urla finirono per far perdere le staffe a Robur.
Per liberarsi di Frycollin l'ingegnere ordinò agli uomini, che si stavano accingendo alla pesca, di chiudere il negro nella sua cabina. Ma non servì a molto, perché quello continuò a dibattersi, a picchiare contro le pareti, a urlare con quanto fiato aveva in corpo.
Era mezzogiorno. In quel momento l'"Albatros" si librava a soli cinque o sei metri sopra il livello del mare. Alcune imbarcazioni, spaventate alla sua vista, avevano preso la fuga. Quella parte del mar Caspio non doveva tardare a rimaner deserta.
Com'è facile immaginare, in quella situazione in cui sarebbe bastato loro un tuffo per prendere la fuga i due prigionieri dovevano essere e erano oggetto di una speciale sorveglianza; ma, anche se si fossero buttati in acqua, non sarebbe stato difficile riprenderli con il canotto di gomma dell'"Albatros". Niente da fare dunque durante la pesca, alla quale Phil Evans credette di dover assistere; mentre Zio Prudenza, in un perpetuo stato di rabbia, si ritirava in cabina.
Il mar Caspio occupa com'è noto una depressione vulcanica dove vanno a gettarsi le acque di grandi fiumi come il Volga, l'Ural, il Kur, la Kuma, la Jemba e altri. Senza l'evaporazione, che elimina l'eccesso di acqua, questo bacino, con una superficie di diciassettemila leghe quadrate e profondità media compresa fra i sessanta e i quattrocento piedi, avrebbe inondato le coste settentrionale e orientale, basse e paludose. Pur non essendo in comunicazione né col mar Nero né col mare di Aral, di livelli molto superiori al suo, il mar Caspio ospita una grandissima quantità di pesci; di quelli, beninteso, a cui non spiace il sapore amaro delle sue acque, dovuto alla nafta che vi versano le sorgenti dell'estremità meridionale.
In quel momento, pensando alla varietà che la pesca poteva portare nella loro dieta abituale, gli uomini dell'"Albatros" non nascondevano

il piacere che procurava loro quella prospettiva.
«Attenti!» gridò Tom Turner, che aveva piantato il suo arpone in un grosso pesce, quasi simile a uno squalo.
Era un magnifico storione, lungo sette piedi, di quella specie chiamata dai russi belonga con le cui uova miste a sale, aceto e vino bianco si prepara il caviale. Forse gli storioni pescati nei fiumi sono migliori degli storioni di mare, ma quello catturato da Tom Turner fu benissimo accolto a bordo dell'aeronave.
Più fruttuosa ancora fu la pesca fatta con le reti, che raccolsero alla rinfusa carpe, (34) salmoni, lucci di mare e soprattutto una grande quantità di quegli storioncini di media taglia che i ricchi "gourmet" fanno arrivare vivi da Astrakhan a Mosca e a Pietroburgo; questi dovevano invece passare immediatamente dal loro elemento naturale ai pentoloni dell'equipaggio, senza spese di trasporto.
Gli uomini di Robur alavano gaiamente le reti, dopo che l'"Albatros" le aveva trascinate per parecchie miglia. Il guascone François Tapage, che dal piacere gridava come un matto, rendeva piena giustizia al suo nome. (35) Un'ora di pesca bastò a riempire i vivai dell'aeronave, che risalì verso nord.
Durante la sosta Frycollin non aveva smesso un attimo di gridare e di pestare contro le pareti della sua cabina, facendo un baccano insopportabile.
«Quel maledetto negro non la finirà dunque mai!» esclamò Robur, evidentemente alla fine della pazienza.
«Mi sembra, signore, che abbia tutto il diritto di lamentarsi» intervenne Phil Evans.
«Ma certo! Come io ho il diritto di risparmiare questo supplizio alle mie orecchie» ribatté l'ingegnere.
«Ingegnere Robur!» disse Zio Prudenza apparso in quel momento sulla piattaforma.
«Presidente?»
I due uomini s'erano avvicinati l'uno all'altro, e si guardavano adesso nel bianco degli occhi.
Infine Robur alzò le spalle ordinando:
«Alla corda.»
Tom Turner aveva capito al volo, e Frycollin fu immediatamente trascinato fuori della sua cabina.
Che urla lanciò, quando il secondo e un uomo dell'equipaggio lo presero, lo ficcarono in una specie di mastello e ve lo legarono, fissando poi solidamente al mastello l'estremità d'un cavo!
Era per l'appunto uno dei cavi di cui Zio Prudenza voleva far l'uso che già sappiamo.
Il negro aveva creduto che stessero per impiccarlo, ma la sua sorte doveva rivelarsi un pochino meno tragica.
Difatti, il cavo fu lasciato filare per un centinaio di piedi fuori dell'aeronave, e Frycollin si trovò sospeso nel vuoto.
Adesso poteva gridare quanto voleva; ma la paura gli stringeva talmente la gola che non ne uscì neppure un gemito.
Zio Prudenza e Phil Evans avevano tentato di opporsi a quell'esecuzione, ma furono respinti.
«E' un'infamia! Una vigliaccheria!» gridò Zio Prudenza fuori di sé.
«Ma davvero!» rispose Robur sprezzante.
«E' un abuso di forza contro il quale protesterò, e non più a parole!»
«Fate pure.»
«Mi vendicherò, ingegnere Robur!»
«Vendicatevi, signor presidente.»
«Di voi e dei vostri!»
Gli uomini dell'"Albatros" s'erano avvicinati con intenzioni tutt'altro che benevole, ma Robur fece segno che lasciassero perdere.
«Sì, di voi e dei vostri!» ripeté Zio Prudenza, che il collega tentava inutilmente di calmare.
«Quando vi piacerà, presidente.»
«E con tutti i mezzi possibili!»

«Adesso basta!» scattò a sua volta Robur in tono minaccioso. «Ci sono altri cavi a bordo. Finitela, o altrimenti come il servo così il padrone.»
Zio Prudenza la finì, non per paura ma perché fu preso da un tale accesso di soffocazione che Phil Evans dovette portarlo in cabina.
Intanto, da un'ora, il tempo era cambiato; sintomi nella cui interpretazione non ci si poteva sbagliare annunciavano una tempesta imminente. La saturazione elettrica dell'atmosfera era tale che, verso le due e mezzo, Robur fu testimone d'un fenomeno che non aveva mai avuto occasione di osservare.
A nord, di dove veniva la tempesta, salivano volute di vapore quasi luminose, il che era dovuto quasi certamente alla variazione della carica elettrica nei diversi strati di nubi.
Il riflesso di quelle fasce luminose faceva correre sulla superficie delle acque miriadi di bagliori la cui intensità diventava tanto più viva quanto più s'oscurava il cielo.
L'"Albatros" e la tempesta non dovevano tardare a incontrarsi, poiché muovevano l'uno verso l'altra.
E Frycollin? L'infelice Frycollin era sempre trascinato a rimorchio; e rimorchio è la parola giusta, perché il cavo formava un angolo ben bene ottuso con l'apparecchio lanciato a una velocità di cento chilometri, e il mastello dove stava il negro era un buon pezzo dietro la poppa dell'"Albatros".
Si immagini lo spavento del poveretto quando le folgori cominciarono a solcare lo spazio intorno a lui, mentre nelle profondità del cielo correva un rotolio di tuoni.
Tutto il personale di bordo era occupato nelle manovre in vista dell'uragano, che si poteva evitare o portando l'aeronave a una quota più alta - più su dell'uragano stesso o allontanandosi a tutta velocità senza cambiare quota.
L'"Albatros" era alla sua quota media, mille metri circa, quando scoccò un fulmine d'estrema violenza. Fu come il segnale d'inizio della sarabanda; in pochi secondi le nubi in fuoco si precipitarono sull'aeronave.
Phil Evans si decise allora a intercedere in favore di Frycollin, domandando che fosse riportato a bordo.
Robur non aveva però aspettato quella preghiera. Aveva già dato ordini, e già gli uomini stavano ritirando il cavo, quando la rotazione delle eliche di sospensione subì un rallentamento inesplicabile.
Robur balzò verso il casotto centrale:
«Forza! Forza!» gridava al macchinista. «Bisogna salire in fretta, più su della tempesta.»
«Impossibile, comandante.»
«Perché? Cosa c'è?»
«La corrente non funziona bene. Ci sono delle intermittenze.»
Infatti l'"Albatros" si abbassava sensibilmente.
Come accade per le correnti dei fili del telegrafo durante i temporali, il funzionamento elettrico degli accumulatori dell'aeronave subiva delle interruzioni. Ma quello che è soltanto un inconveniente finché si tratta di telegrammi, qui rappresentava un tremendo pericolo: la possibilità che l'aeronave non rispondesse più ai comandi e precipitasse in mare.
«Allora lascia scendere» gridò Robur «e usciamo dalla zona elettrica. Forza, ragazzi, e sangue freddo!»
L'ingegnere era salito sul suo banco di guardia mentre gli uomini, ai loro posti, si tenevano pronti a eseguire i suoi ordini.
L'"Albatros", pur sceso di qualche centinaio di piedi, era ancora circondato dalle nuvole, in mezzo alle folgori che s'incrociavano come fuochi d'artificio minacciando di colpirlo da un momento all'altro. Le eliche rallentavano ancora, e quella che fin allora era stata soltanto una discesa un po' rapida minacciava di diventare una caduta.
In meno d'un minuto l'aeronave avrebbe toccato la superficie

dell'acqua: una volta sommersa nessuna forza al mondo avrebbe potuto strapparla da quell'abisso.
D'improvviso la nube elettrica apparve sopra l'"Albatros", ch'era ormai a non più di sessanta piedi dalla cresta delle onde. In due o tre secondi l'acqua avrebbe coperto la piattaforma.
Ma Robur, cogliendo l'istante propizio, si precipitava nel casotto centrale, afferrava le leve della messa in moto, e, approfittando dell'attimo in cui la corrente delle pile non era più neutralizzata dall'elettricità dell'atmosfera ambiente, in un batter d'occhio aveva restituito alle eliche la velocità normale, fermando la caduta; manteneva l'"Albatros" a bassa quota mentre le eliche di propulsione lo trascinavano, rapidamente, lontano dalla tempesta.
Superfluo dire che Frycollin aveva fatto un bel bagno. Della durata, per fortuna, di pochi secondi. Quando lo issarono a bordo era fradicio come se avesse raggiunto il fondo degli oceani; e non gridava più.
L'indomani 4 luglio, l'"Albatros" aveva superato il limite settentrionale del mar Caspio.

11.
Nel quale la collera di Zio Prudenza cresce come il quadrato della velocità.

Se mai Zio Prudenza e Phil Evans dovettero rinunciare a ogni speranza di fuga, fu nelle cinquanta ore che seguirono. Robur temeva che la sorveglianza dei prigionieri fosse meno facile durante la traversata dell'Europa? Forse. E del resto sapeva che erano decisi a tutto, pur di fuggire.
In ogni caso, qualunque tentativo sarebbe stato un suicidio. Buttarsi da un espresso che proceda a una velocità di cento chilometri all'ora è rischiare la vita; buttarsi da un rapido lanciato a duecento chilometri sarebbe volere la morte.
Bene, quella velocità appunto - la massima che si potesse ottenere - fu impressa all'"Albatros"; superava quella del volo della rondine, che è di centottanta chilometri all'ora.
Da qualche tempo, il lettore l'avrà forse notato, i venti da nord-est predominavano, con una persistenza molto favorevole alla direzione dell'"Albatros", che procedeva verso ovest. Ma quei venti cominciavano a calmarsi, e ben presto diventò impossibile stare sul ponte di coperta senza avere il respiro tagliato dalla velocità dello spostamento. A un certo momento i due colleghi del Weldon Institute sarebbero stati addirittura trascinati fuori bordo, se la pressione dell'aria non li avesse schiacciati contro la parete esterna del loro casotto.
Per fortuna il timoniere li vide dagli oblò della sua gabbia, e una suoneria elettrica avvertì gli uomini chiusi nel casotto di prua. Quattro di loro intervennero subito, uscendo sul ponte e strisciando verso i due imprudenti.

Chi si sia trovato in mare su una nave con la prua al vento durante una tempesta può capire quale dovesse essere la violenza d'una tale pressione; soltanto, qui, era l'"Albatros" che la creava con la sua incredibile velocità.
Per farla breve, bisognò rallentare per permettere a Zio Prudenza e a Phil Evans di tornare in cabina. All'interno dei casotti, come aveva detto l'ingegnere, l'"Albatros" portava con sé un'atmosfera perfettamente respirabile.
Ma che solidità aveva dunque quell'apparecchio, per resistere alle sollecitazioni di uno spostamento così veloce! Quanto alle eliche di propulsione, non si vedevano neppur più girare; mordevano l'aria con un'infinita potenza di penetrazione.
L'ultima città vista dai viaggiatori era stata Astrakhan, situata quasi all'estremità nord del mar Caspio.
La Stella del Deserto - senza dubbio qualche poeta russo l'ha chiamata così - è oggi scesa dalla prima alla quinta o sesta grandezza. Quel semplice capoluogo di governo aveva mostrato per un istante le sue vecchie mura coronate di inutili merli, le sue antiche torri al centro della città, le moschee contigue a chiese di stile moderno, la cattedrale con le cinque cupole, dorate e cosparse di stelle azzurre, che sembrano tagliate in un pezzetto di firmamento, tutto questo quasi al livello dell'immensa foce del Volga.
Poi, a partire da quel punto, il volo dell'"Albatros" non fu più che una sorta di cavalcata nelle profondità del cielo, come se lo trascinassero quei favolosi ippogrifi che percorrono una lega con un sol colpo d'ala.
Erano le dieci del mattino, il 4 luglio, quando l'aeronave mise la prua a nord-ovest seguendo pressappoco la valle del Volga. Le steppe del Don e dell'Ural filavano dalle due parti del fiume. Se fosse stato possibile affacciarsi a guardare quegli immensi territori, si sarebbe avuto appena il tempo di contare città e villaggi. Infine, venuta la sera, l'"Albatros" oltrepassava Mosca senza neppur salutare la bandiera del Cremlino: in dieci ore aveva percorso i duemila chilometri che separano Astrakhan dall'antica capitale di tutte le Russie.
Da Mosca a Pietroburgo, la strada ferrata non è lunga più di milleduecento chilometri: un viaggio di mezza giornata. Difatti l'"Albatros", esatto come un espresso, raggiunse Pietroburgo e le rive della Neva verso le due del mattino. La notte era così chiara, a quell'elevata latitudine che il sole di giugno abbandona per così poco tempo, che fu possibile abbracciare per un istante con lo sguardo l'insieme di quella grande capitale.
Poi furono il golfo di Finlandia, l'arcipelago di Abo, il Baltico, la Svezia alla latitudine di Stoccolma, la Norvegia alla latitudine di Oslo: dieci ore soltanto per duemila chilometri! In verità, si sarebbe potuto credere che nessuna forza umana fosse più in grado di modificare la velocità dell'"Albatros", come se la risultante della sua forza di proiezione e dell'attrazione terrestre dovesse mantenerlo ormai su una traiettoria immutabile intorno al globo.
Invece si fermò, e precisamente sopra la famosa cascata di Rjukanfos, in Norvegia. Il Gustav, la cui cima domina quella meravigliosa regione del Telemark, fu come un gigantesco segno di confine, che l'aeronave non doveva superare in direzione ovest.
Da quel punto l'"Albatros" piegò decisamente verso sud, alla stessa velocità di prima.
E durante quell'inverosimile volo, che cosa faceva Frycollin?
Frycollin se ne stava zitto e quieto in fondo alla sua cabina, dormendo quel meglio che poteva, ma stando attento a svegliarsi all'ora dei pasti.
Gli teneva compagnia François Tapage, che si divertiva a burlarsi dei suoi terrori.
«Allora, bello, non gridi più?» diceva. «Ma puoi anche gridare, se vuoi!... Ti appendono nel mastello per un paio d'ore, ma ti levi la

soddisfazione! Eh, cosa ne dici? con la velocità che abbiamo adesso, pensa che bagno d'aria! Una meraviglia per i reumatismi!»
«Mi sembra che tutto vada a pezzi!» gemeva Frycollin.
«Può darsi, Fry, può darsi! Ma adesso andiamo così veloci che non possiamo nemmeno cadere. Non ti sembra una bella notizia?»
«Dite davvero?»
«Parola di guascone!» Per dire il vero, e senza esagerare come faceva invece François Tapage, è certo che grazie a quella velocità il lavoro delle eliche di sospensione era in qualche misura alleggerito. L'"Albatros" scivolava sullo strato d'aria come un razzo alla Congrève.
«E durerà tanto?» domandava Frycollin.
«Tanto? No! Solo tutta la vita.»
«Oh!» gemeva il negro, pronto a ricominciare le lamentazioni.
«Attento, Fry, attento!» esclamava allora François Tapage. «Guarda che ti riattaccano alla corda, come un pezzo di lardo in cantina!»
E Frycollin, insieme ai bocconi che masticava a tutta forza, mandava giù i sospiri.
Intanto Zio Prudenza e Phil Evans, che non erano uomini da abbandonarsi alle recriminazioni inutili, avevano preso una decisione. Chiaro che non si poteva più pensare a una fuga. Però, se non era possibile rimettere piede sulla terra, non si poteva almeno far sapere ai suoi abitanti quel che era stato del presidente e del segretario del Weldon Institute dopo la loro sparizione, chi li aveva rapiti, a bordo di quale macchina volante erano tenuti prigionieri, così da provocare forse - ma come, gran Dio? - un audace tentativo dei loro amici per strapparli dalle mani di Robur?
Come far questo? Imitando i marinai in pericolo che chiudono in una bottiglia un documento indicante il luogo del naufragio e la gettano in mare?
Ma qui il mare era l'atmosfera; la bottiglia non avrebbe potuto galleggiarvi. A meno che cadesse in testa a un passante, probabilmente spaccandogli il cranio, rischiava di non essere mai ritrovata.
In ogni caso, ai due colleghi pareva di non avere altro mezzo a disposizione, e stavano per sacrificare una delle bottiglie di bordo, quando Zio Prudenza ebbe un'altra idea. Fiutava tabacco, come già sappiamo; e si può certo perdonare questo vizietto a un americano, che potrebbe fare ben di peggio. Nella sua qualità di tabaccone, possedeva dunque una tabacchiera, ormai vuota. E questa tabacchiera era d'alluminio. Una volta lanciata, se qualche onesto cittadino l'avesse vista, l'avrebbe raccolta; se l'avesse raccolta, l'avrebbe portata alla polizia; e alla polizia l'avrebbero aperta e avrebbero letto il documento destinato a far conoscere al mondo la triste situazione delle due vittime di Robur il Conquistatore.
Così, il documento fu stilato. Era corto, ma diceva tutto e dava l'indirizzo del Weldon Institute, con preghiera d'inoltro.
Poi Zio Prudenza mise il biglietto nella tabacchiera, avvolse quest'ultima in una striscia di grossa stoffa di lana e la legò strettamente, per impedire alla tabacchiera sia di aprirsi durante la caduta, sia di rompersi toccando terra. Non rimaneva che aspettare l'occasione favorevole.
La manovra più difficile, in quella prodigiosa traversata d'Europa, era uscire dalla cabina e strisciare fino al bordo del ponte di coperta, senza farsi trascinare via dal vento e senza farsi vedere. Inoltre bisognava che la tabacchiera non cadesse in qualche mare, lago, fiume o altro corso d'acqua: sarebbe andata perduta.
Nonostante tutte le difficoltà, non era impossibile che con quel mezzo i due colleghi riuscissero a rimettersi in comunicazione col mondo.
Stava però venendo giorno: meglio aspettare la notte e profittare, per uscire di cabina, di una diminuzione della velocità o di una sosta. Forse sarebbe stato possibile arrivare all'orlo del ponte, assicurarsi che il messaggio cadesse su una città.
Tale insieme di circostanze restava alquanto lontano dal realizzarsi.

L'"Albatros" infatti, lasciata la Norvegia, procedeva verso sud seguendo quello zero di longitudine che non è altro, in Europa, se non il meridiano di Parigi. Passò dunque sopra il mare del Nord, provocando un ben naturale stupore tra quelle migliaia di bastimenti che fanno cabotaggio fra l'Inghilterra, l'Olanda, la Francia e il Belgio. Se la tabacchiera non cadeva esattamente sul ponte d'una di quelle navi, non poteva far altro che colare a picco in fondo al mare. Zio Prudenza e Phil Evans dovettero dunque aspettare un'occasione più favorevole. Come vedremo, doveva presentarsi assai presto.
Alle dieci di sera l'"Albatros" aveva raggiunto le coste di Francia, pressappoco all'altezza di Dunkerque. La notte era piuttosto buia. Per un attimo si vide il faro di Gris-Nez incrociare i suoi fasci di luce con quelli di Dover, da una riva all'altra del passo di Calais. Poi l'aeronave avanzò al di sopra del suolo francese, a una quota media di mille metri.
La velocità non era diminuita. La macchina volante passava come una bomba sopra le città, le borgate, i villaggi così numerosi nelle ricche province della Francia settentrionale. Erano, sullo stesso meridiano di Parigi, dopo Dunkerque, Doullens, Amiens, Creil, Saint-Denis. Nulla fece deviare l'"Albatros" dalla linea retta; e così, verso mezzanotte, arrivò sopra la "Ville lumière" che merita questo nome anche quando i suoi abitanti sono a letto - o ci dovrebbero essere.
Per quale strano capriccio l'ingegnere decise di far sosta sopra Parigi, non si sa. Certo è che l'"Albatros" venne abbassandosi fino a poche centinaia di piedi dal suolo. Robur uscì allora dalla cabina, e tutto il suo equipaggio lo imitò abbandonando gli alloggi per respirare un po' d'aria sul ponte di coperta.
Zio Prudenza e Phil Evans non vollero mancare la splendida occasione che si offriva. Lasciata la cabina, cercarono subito di isolarsi, per cogliere l'istante propizio; bisognava soprattutto evitare di farsi scorgere.
L'"Albatros", simile a un gigantesco scarabeo, si spostava lentamente sopra la grande città. Percorse la linea dei boulevard brillantemente illuminati dagli apparecchi Edison. (36) Fino alla piattaforma salivano il rumorio delle vetture circolanti ancora per le strade, il frastuono dei treni sulle strade ferrate che da ogni parte convergono verso Parigi. Poi l'aeronave planò al livello dei monumenti più alti, come se avesse voluto sfiorare la cupola del Panteon o la croce degli Invalidi; attraversò il cielo dai due minareti del Trocadero fino alla torre metallica del Champ-de-Mars, il cui enorme riflettore inondava di luce tutta la capitale.
Quella passeggiata aerea, quella "flânerie" da nottambulo durò circa un'ora; era come una pausa di riposo prima di riprendere l'interminabile viaggio.
L'ingegnere Robur volle anche offrire a Parigi lo spettacolo di un fenomeno celeste che i suoi astronomi non avevano previsto. I fanali dell'"Albatros" furono accesi, e due fasci di luce vivida vagarono su piazze e piazzette, su giardini e palazzi, sulle sessantamila case della città, gettando immense chiazze di luce da un orizzonte all'altro.
L'"Albatros" era stato visto, questa volta; e non visto soltanto, ma anche sentito, perché Tom Turner non mancò di esibirsi nel solito assolo squillante di tromba. Nello stesso momento Zio Prudenza, sporgendosi oltre la ringhiera, aprì la mano lasciando cadere la tabacchiera.
Un attimo dopo l'"Albatros" riprendeva velocemente quota.
Allora, attraverso il cielo di Parigi, salì un immenso "urrah" dalla folla ancora fitta sui boulevard: un "urrah" di stupore rivolto al misterioso corpo celeste.
D'improvviso i fanali dell'aeronave si spensero, ombra e silenzio tornarono a circondarlo e il viaggio fu ripreso a duecento chilometri l'ora.

Era passato tutto ciò che i viaggiatori dovevano scorgere della capitale francese.
Alle quattro del mattino l'"Albatros" aveva percorso in diagonale quasi tutta la Francia. Per non perdere tempo a traversare i Pirenei o le Alpi, sorvolò la Provenza, fino alla punta di Cap d'Antibes. Alle nove i romani radunati sulla terrazza di San Pietro rimanevano stupefatti vedendolo passare sopra la città eterna. Due ore dopo avvistava la baia di Napoli, sfilacciava le volute fuligginose del Vesuvio e nella prima ora del pomeriggio, dopo aver tagliato con un volo obliquo il Mediterraneo, era segnalato dalle sentinelle della Goletta sulla costa tunisina.
Dopo l'America l'Asia, dopo l'Asia l'Europa: in meno di ventitré giorni il prodigioso apparecchio aveva percorso più di trentamila chilometri.
E adesso, eccolo lanciarsi sopra le regioni note o ignote del continente africano.

Forse il lettore sarà curioso di sapere che cosa fu della famosa tabacchiera, dopo l'atterraggio.
Il prezioso oggetto era caduto in rue de Rivoli, davanti al numero 210, in un momento in cui la via era deserta. Il mattino seguente fu raccattato da un'onesta spazzina che si affrettò a portarlo alla Prefettura di Polizia.
Là, presa dapprincipio per un ordigno esplosivo, la tabacchiera fu liberata della corda e dell'involucro di lana e infine aperta, tutto con estrema cautela.
A questo punto, un'esplosione ci fu. Un formidabile starnuto, provocato da un resto del tabacco di Zio Prudenza che andò a solleticare il naso dello "chef" de la Sureté.
Dopodiché il documento fu preso, aperto, e in mezzo alla sorpresa generale vi si lesse quanto segue:

"Zio Prudenza e Phil Evans, presidente e segretario del Weldon Institute di Filadelfia, rapiti e prigionieri nell'astronave "Albatros" dell'ingegnere Robur.
"Si prega di avvisare amici e conoscenti.
"Z.P. e P.E."

Ecco infine la spiegazione del fenomeno che da tanto tempo inquietava gli abitanti dei due mondi! Ecco, infine, la pace restituita agli uomini di scienza che usano gli osservatori sparsi sulla faccia del pianeta...

12.
Nel quale l'ingegnere Robur si comporta come se volesse concorrere al premio Monthyon (37).

A un tal punto del viaggio di circumnavigazione dell'"Albatros", si possono certamente fare alcune domande, ossia:
Chi è dunque questo Robur, del quale finora si conosce solo il nome? Passa la vita in aria? La sua aeronave non si riposa mai? Non ha un rifugio in qualche luogo inaccessibile, dove, se non ha bisogno di riposare, vada almeno a rinnovar le provviste di bordo? Sarebbe strano che non fosse così. Anche i più possenti volatili hanno un nido da qualche parte.
In secondo luogo, che vuol fare l'ingegnere dei suoi scomodi prigionieri? Pretende di tenerli eternamente in suo potere, di condannarli a volare in perpetuo? Oppure, dopo averli portati in giro sopra l'Africa e l'America del Sud, l'Australia e l'Oceano Indiano, l'Atlantico, il Pacifico - per convincerli loro malgrado - ha

intenzione di rendere loro la libertà dicendo:
«Adesso, signori, spero che vi mostrerete meno increduli verso il "più pesante dell'aria!"»?
Domande cui è ancora impossibile rispondere. E' un segreto dell'avvenire - forse si svelerà un giorno!
In ogni modo quel suo "nido", l'uccello Robur non lo cercò sul margine settentrionale dell'Africa. Si compiacque di passare la fine di quella giornata sopra la reggenza di Tunisi, da capo Bon a capo Carthage, un po' volando un po' planando come gli suggeriva il capriccio. Poi si diresse verso l'entroterra e infilò la stupenda valle della Megerda, seguendone il corso d'acqua giallastra fra cactus e oleandri e facendo levare in volo centinaia di pappagalli che, appollaiati sui fili del telegrafo, sembravano aspettare i telegrammi al passaggio per portarseli via sotto le ali.
Venuta la notte, l'"Albatros" era sopra le frontiere della Crumiria e, se restava ancora un crumiro, (38) non mancò certo di cader faccia a terra invocando Allah, per l'apparizione di quest'aquila gigantesca.
L'indomani mattina sotto l'aeronave sfilarono Bona con le graziose colline dei suoi dintorni e Philippeville, adesso una piccola Algeri, con le sue nuove banchine a portici e le mirabili vigne di quella campagna che sembra tagliata nelle terre del bordolese o della Borgogna.
Quella passeggiata di cinquecento chilometri, al di sopra della Grande e della Piccola Cabilia, terminò verso mezzogiorno all'altezza della kasbah di Algeri. Un meraviglioso spettacolo si offerse agli occhi dei passeggeri dell'aeronave: la rada aperta fra capo Matifou e punta Pescade, il litorale denso di palazzi e ville, le vallate dall'andamento capriccioso, dai fianchi coperti di vigneti, il Mediterraneo azzurro solcato da transatlantici che dall'alto sembravano canotti a vapore. E così fino ad Orano "la pittoresca", i cui abitanti attardati nei giardini della cittadella, poterono vedere l'"Albatros" confondersi con le prime stelle della sera.
Se Zio Prudenza e Phil Evans si domandavano a quale capriccio obbedisse l'ingegnere Robur portando a spasso la loro prigione volante al di sopra della terra algerina - questa continuazione della Francia dall'altra parte d'un mare che ha meritato il nome di lago francese -, due ore dopo il calar del sole dovettero pensare che il capriccio era ormai soddisfatto. Un colpo di barra del timoniere aveva infatti messo l'"Albatros" con la prua a sud-est e l'indomani, usciti dalla parte montagnosa del Tell, i viaggiatori videro il giorno spuntare sulle sabbie del Sahara.
Ed ecco l'itinerario dell'8 luglio. Vista della piccola borgata di Géryville, creata come Laghouat sul limite del deserto, per facilitare la conquista ulteriore del Sahara. Passaggio del valico di Stillen, non senza qualche difficoltà, contro un vento abbastanza violento. Traversata del deserto, ora con lentezza, sopra le oasi verdeggianti, ora con una rapidità impetuosa che distanziava il volo degli avvoltoi. Parecchie volte fu necessario far fuoco contro quei temibili uccelli che si precipitavano sull'aeronave in sciami di dodici o quindici, con immenso spavento di Frycollin.
Ma se gli avvoltoi potevano rispondere solo con tremendi gridi, con colpi di becco e d'artiglio, gli indigeni non risparmiarono i colpi di fucile contro l'"Albatros", soprattutto quando ebbe superato la montagna di Sale, la cui ossatura di roccia verde e viola traspariva qua e là sotto il manto bianco. Sorvolavano allora il Sahara. Là giacevano ancora i resti dei bivacchi di Abd el-Kader. (39) Là il paese è sempre pericoloso per il viaggiatore, soprattutto nella confederazione dei Beni-Mzab. (40)
L'"Albatros" dovette allora portarsi a una quota più alta, per sfuggire al simun che trasportava un'ondata di sabbia rossastra a fior del suolo, simile a una corrente di marea sulla superficie dell'oceano. Poi gli altipiani desolati della Chebka distesero le loro lave nerastre sino alla verde e fresca vallata di Ain-Massin.

Difficile figurarsi la varietà di questi territori, che lo sguardo poteva abbracciare nel loro insieme. Alle colline coperte d'alberi e d'arbusti succedevano lunghe ondulazioni grigiastre, drappeggiate come le pieghe d'un burnus arabo, interrotte da superbi scoscendimenti. In lontananza apparivano "uidian", (41) i corsi d'acqua a regime torrentizio caratteristici della regione, boschetti di palme, piccoli villaggi di capanne raggruppate su un rialzo del terreno intorno a una moschea; fra gli altri Metliti, residenza di un capo religioso, il grande marabutto Sidi Chick.
Prima della notte erano state percorse alcune centinaia di chilometri, al di sopra d'un territorio abbastanza piatto, interrotto solo da lunghe dune. Se l'"Albatros" avesse voluto far sosta, avrebbe potuto prender terra nell'oasi di Uargla: immensa foresta di palmizi in mezzo alla quale si poté chiaramente vedere la città con i suoi tre quartieri nettamente distinti, l'antico palazzo del sultano, sorta di kasbah fortificata, le case costruite di mattoni cotti al sole e, nella valle, i pozzi artesiani dove l'aeronave avrebbe potuto fare provvista d'acqua. Ma, grazie alla sua straordinaria velocità, nel cuore dei deserti africani aveva ancora i serbatoi pieni delle acque attinte nel Kashmir.
L'"Albatros" fu visto dagli arabi, dai mozabiti e dai negri che si dividono l'oasi di Uargla? Certamente sì, poiché fu salutato da qualche centinaio di fucilate, nessuna delle quali però lo raggiunse. Poi venne la notte, la silenziosa notte del deserto di cui Félicien David ha così poeticamente ridetto tutti i segreti. (42)
Nelle ore successive si scese verso sud-ovest, tagliando le strade di El Golea, una delle quali è stata esplorata nel 1859 dall'intrepido francese Duveyrier. (43)
L'oscurità era profonda, e nulla si poté vedere della ferrovia trans-sahariana in costruzione secondo il progetto Duponchel: lungo nastro di ferro che deve unire Algeri a Tombuctù passando per Laghouat e Ghardaia, e raggiungere più avanti il golfo di Guinea.
L'"Albatros" entrò allora nella regione equatoriale, di là dal Tropico del Cancro. A mille chilometri dalla frontiera settentrionale del Sahara, superava la pista dove il maggiore Laing (44) trovò la morte nel 1826; tagliava la via delle carovane che vanno dal Marocco al Sudan e, su quella parte del deserto che è il dominio dei tuareg, udiva quel che si chiama il "canto delle sabbie", mormorio dolce e lamentoso che sembra uscire dal suolo.
Un solo incidente: l'incontro con una nuvola di cavallette, che s'abbatterono sulla nave aerea in tal numero da minacciare di "affondarla" sotto l'eccesso del peso. Ma l'equipaggio si affrettò a buttare fuoribordo quel carico di troppo, tranne qualche centinaio di cavallette che François Tapage si accaparrò, ricavandone poi una vivanda così gustosa che Frycollin dimenticò per un momento i suoi perpetui terrori.
«Valgono i gamberetti!» commentò.
Erano allora a milleottocento chilometri dall'oasi di Uargla, quasi al limite nord dell'immenso regno del Sudan.
Verso le due del pomeriggio apparve una città nell'ansa d'un gran fiume. Il fiume era il Niger; la città, Tombuctù.
Se fin allora quella Mecca africana era stata visitata solo da viaggiatori del vecchio mondo, i vari Batouta, Khazan, Imbert, Mungo-Park, Adams, Laing, Caillé, Barth, Lenz, quel giorno, per i casi della più strana avventura due americani venivano adesso a trovarsi nella condizione di poterne parlare "de visu", "de auditu" e addirittura "de olfactu" al loro ritorno in America; ammesso che ci tornassero.
"De visu": perché il loro sguardo poté abbracciare tutto quel triangolo di cinque o sei chilometri che costituisce la città. "De auditu": era giorno di mercato e vi si faceva un rumore dell'altro mondo. "De olfactu": il nervo olfattivo non poteva restar indifferente agli aromi, chiamiamoli così, che aleggiano sulla piazza di Yubu-Kamo, dove accanto al palazzo degli antichi re So-mai sorge il mercato della

carne.
L'ingegnere non lasciò ignorare al presidente e al segretario del Weldon Institute che avevano la ventura di contemplare la Regina del Sudan, adesso in potere dei tuareg di Taganet.
«Tombuctù, signori» disse con lo stesso tono con cui aveva annunciato, dodici giorni prima: «Signori, l'India!».
Poi continuò:
«Tombuctù, 18 gradi di latitudine nord e 5 gradi e 56 primi di longitudine ovest del meridiano di Parigi, duecentoquarantacinque metri sopra il livello medio del mare. Importante città con dodici-tredicimila abitanti, (45) illustrata un tempo dall'arte e dalla scienza. Gradireste forse farvi una sosta di qualche giorno?»
Quest'ultima frase, venendo dall'ingegnere, poteva essere soltanto ironica.
«Però» riprese Robur «sarebbe pericoloso per degli stranieri, in mezzo ai negri, ai berberi, ai fulbe e agli arabi che l'occupano; tanto più che il nostro arrivo in aeronave non sarà forse del tutto di loro gusto.»
«Signore» rispose Phil Evans sullo stesso tono «per avere il piacere di lasciarvi rischieremmo volentieri di essere male accolti dagli indigeni. Prigione per prigione, in fondo preferiremmo Tombuctù all'"Albatros".»
«Questione di gusti» commentò l'altro. «In ogni caso, non correrò il rischio, perché rispondo della sicurezza degli ospiti che mi fanno l'onore di viaggiare con me.»
«Dunque, ingegnere Robur» intervenne Zio Prudenza al solito incapace di contenere la collera «non vi contentate di essere il nostro carceriere! Al danno volete aggiungere l'insulto!»
«Insulto, via! Tutt'al più l'ironia.»
«Ma non ci sono armi a bordo?»
«Come no! Un intero arsenale.»
«Basterebbero due revolver, se voi ne aveste in mano uno, signore, e io l'altro!»
«Un duello!» esclamò Robur. «Un duello, che potrebbe finire con la morte d'uno di noi!»
«Che finirebbe certamente con la morte d'uno di noi!»
«Ebbene, no, presidente del Weldon Institute. Preferisco di gran lunga avervi vivo.»
«Per essere più sicuro di rimanere vivo anche voi! Molto saggio da parte vostra.»
«Saggio o no, così mi conviene. Voi siete libero di pensarla altrimenti e di lagnarvi con chi di diritto, se lo potete.»
«Certo che lo posso. L'ho fatto!»
«L'avete fatto! E come?»
«Non era poi tanto difficile, quando traversavamo le parti abitate dell'Europa, lasciar cadere un documento...»
«Avete fatto questo?» gridò Robur, trascinato da un irresistibile impeto di collera.
«E se l'avessimo fatto?»
«Se l'aveste fatto, meritereste...»
«Cosa dunque, ingegnere?»
«Di andar a raggiungere il vostro documento!»
«Avanti, buttateci!» gridò Zio Prudenza. «Buttateci! L'abbiamo fatto!»
Robur avanzò verso i due colleghi. A un suo gesto erano accorsi Tom Turner e alcuni uomini dell'equipaggio. Sì, l'ingegnere ebbe una voglia matta di realizzare la sua minaccia, e senza dubbio per paura di soccombere alla tentazione rientrò precipitosamente nella propria cabina.
«Bene» commentò con calma Phil Evans.
«E quello che lui non ha osato fare» rispose Zio Prudenza «l'oserò io. Proprio così, lo farò io!»
In quel momento la popolazione di Tombuctù si ammassava nelle piazze, nelle strade, sulle terrazze delle case costruite a anfiteatro. Nei

ricchi quartieri di Sankore e di Sarahama, come nelle miserabili capanne coniche del Raguidi, i sacerdoti lanciavano dall'alto dei minareti le più violente maledizioni contro il mostro aereo. Erano, in ogni caso, ancor meno pericolose delle palle di fucile.
Tutta la città era in subbuglio, fino al porto di Kabara, situato nel gomito del Niger, e alle imbarcazioni all'ormeggio. Se l'"Albatros" fosse atterrato, sarebbe stato fatto a pezzi; ma invece di atterrare, proseguì il suo volo.
Per qualche chilometro sciami rumorosi di cicogne, di francolini e di ibis gli fecero scorta tentando di gareggiare di velocità; ma furono rapidamente distanziati.
Venuta la sera, l'aria risuonò di muggiti e barriti, provenienti dalle mandrie di bufali e d'elefanti che percorrevano quel territorio di prodigiosa fecondità.
Nel giro di ventiquattr'ore tutta la regione compresa fra il meridiano zero e il secondo, nell'ansa del Niger, passò sotto l'"Albatros".
Se un geografo avesse avuto a disposizione un simile apparecchio, con quale facilità avrebbe potuto fare un rilevamento topografico della regione, calcolare le quote d'altitudine, fissare il corso dei fiumi e dei loro affluenti, determinare la posizione di città e villaggi! Non più, allora, quei grandi vuoti sulle carte dell'Africa centrale, quelle zone tinteggiate in colori pallidi, quelle linee punteggiate, quelle designazioni vaghe che fanno la disperazione dei cartografi!
L'11, nella mattinata, l'"Albatros" oltrepassò le montagne della Guinea settentrionale, stretta fra il Sudan e il golfo che porta il suo nome. All'orizzonte si profilavano confusamente i monti Kong del regno di Dahomey.
Dopo la partenza da Tombuctù, Zio Prudenza e Phil Evans avevano potuto constatare che la direzione era stata costantemente da nord a sud. Ne conclusero che, se la rotta non veniva modificata, avrebbero incontrato, sei gradi più in là, la linea equinoziale. L'"Albatros" stava dunque per abbandonare di nuovo i continenti e per lanciarsi non più al disopra d'un mar di Bering, un mar Caspio, un mare del Nord, un Mediterraneo, ma al disopra dell'oceano Atlantico? La prospettiva non era fatta per tranquillizzare i due prigionieri, le cui possibilità di fuga sarebbero diventate, in tal caso, nulle.
L'"Albatros" però procedeva lentamente, come se esitasse ad abbandonare la terra africana. L'ingegnere pensava forse di tornare indietro? No, affatto. Era soltanto particolarmente interessato al paese che stava sorvolando.
Si sa - e anche Robur sapeva - che cos'è il regno del Dahomey, uno dei più potenti sulla costa occidentale africana. Abbastanza forte da poter lottare con il suo vicino, il regno degli Ascianti, (46) occupa tuttavia un territorio esiguo, che misura soltanto centoventi leghe da sud a nord e sessanta da est a ovest; ma la sua popolazione conta da sette a ottocentomila anime, da quando si è annesso i territori indipendenti di Ardrah e di Wydah.
Se non è grande, il Dahomey in compenso ha fatto spesso parlare di sé. E' famoso per gli atti di spaventosa crudeltà che caratterizzano le sue feste annue, per i sacrifici umani, raccapriccianti ecatombi, destinati a onorare il sovrano che se ne va e il sultano che lo rimpiazza. E' perfino un atto di cortesia da parte del re del Dahomey, quando riceve la visita di un alto personaggio o di un ambasciatore straniero, fargli omaggio d'una dozzina di teste tagliate in suo onore; e tagliate dal ministro della Giustizia in persona, il "minghan", che sa adempiere alla perfezione queste mansioni di carnefice.
All'epoca in cui l'"Albatros" passava la frontiera del Dahomey era appena morto re Bâhadu, la popolazione si preparava a celebrare l'ascesa al trono del successore. Di qui un gran movimento in tutto il paese, movimento di cui Robur si era accorto. Che cosa mai gli sfuggiva?
Lunghe file di abitanti della campagna si dirigevano verso Abomey, la

capitale del regno. Strade ben tenute, che corrono attraverso vaste pianure coperte d'erbe gigantesche, immensi campi di manioca, magnifiche foreste di palmizi, palme da cocco, mimose, aranci, manghi: questo il paese, i cui profumi salivano fino all'"Albatros", mentre pappagalli e cardinali si levavano in volo a migliaia da tutta quella verzura.
L'ingegnere, affacciato alla battagliola, immerso nelle sue riflessioni, scambiava solo qualche rara parola con Tom Turner.
Non sembrava che l'"Albatros" avesse l'onore di attirare l'attenzione di quelle masse in movimento, quasi sempre invisibili sotto la cupola impenetrabile degli alberi; ciò dipendeva senza dubbio dal fatto che si teneva a quota piuttosto alta, in mezzo a nuvole leggere.
Verso le undici del mattino apparve la capitale nella sua cinta di mura, difesa da un fossato lungo dodici miglia, con strade larghe tracciate secondo un disegno regolare sul suolo piatto e la grande piazza sul cui lato nord sorge il palazzo del re. Questo vasto insieme di costruzioni è dominato da una terrazza, non lontana dal luogo dei sacrifici. Nei giorni di festa, dall'alto di questa terrazza si gettano al popolo prigionieri legati entro ceste di vimini, e non si arriva a immaginare con quale furia quegli infelici siano fatti a pezzi.
In una parte delle corti che si aprono all'interno del palazzo del re sono alloggiati quattromila guerrieri: uno dei contingenti dell'esercito reale, e non il meno coraggioso.
Se non è affatto certa l'esistenza di Amazzoni lungo il fiume che porta questo nome, è sicura invece l'esistenza di amazzoni nel Dahomey. Parte di loro porta una camicia azzurra, pantaloni a righe bianche e azzurre, un berretto bianco, una fascia azzurra o rossa intorno alla vita, cartuccera alla cintura; altre, cacciatrici d'elefanti, sono armate d'una pesante carabina, d'un pugnale a lama corta, e si decorano la testa con due corna d'antilope fissate a un cerchio di ferro; altre, artigliere, hanno una tunica metà azzurra, metà rossa e per arma il trombone più vecchi cannoni di ghisa; altre ancora, ragazze giovani, con tunica azzurra e pantaloni azzurri, sono autentiche vestali, caste come Diana e come lei armate d'arco e di frecce.
Si aggiungano a queste amazzoni cinque o seimila uomini in pantaloni, camicia di cotone, fascia intorno alla vita, e avremo passato in rassegna l'esercito del Dahomey.
Abomey era, quel giorno, assolutamente deserta il sovrano, la sua corte, l'esercito femminile e maschile, la popolazione avevano lasciato la capitale per invadere, a qualche miglio di distanza, una vasta pianura circondata di boschi magnifici.
Su quella pianura dovevano svolgersi le cerimonie per l'investitura del nuovo sovrano; là, migliaia di prigionieri fatti nelle ultime razzie stavano per essere immolati in suo onore.
Erano all'incirca le due quando l'"Albatros", arrivato sopra la pianura, cominciò a scendere, ancora circondato da vapori che lo nascondevano alla vista degli indigeni.
Erano riunite là almeno sessantamila persone, venute da tutte le parti del regno, da Wydah, da Kerapay, da Ardrah, da Tombory, dai villaggi più remoti.
Il nuovo re, Bu-Nadi, un giovanottone di venticinque anni, stava su un poggio ombreggiato d'alberi dall'ampia chioma. Davanti a lui la sua nuova corte e l'esercito, le amazzoni, tutto il popolo.
Ai piedi del poggio una cinquantina di musicanti suonava i suoi barbarici strumenti. Arnesi a fiato ricavati da zanne d'elefante, che mandano un suono rauco; tamburi fatti di pelle d'antilope, altri strumenti ricavati da zucche svuotate, chitarre, flauti di bambù (il cui suono finissimo e penetrante dominava l'insieme). Poi, a ogni momento, scariche di fucili e di tromboni o altresì di cannoni i cui affusti sobbalzavano violentemente, rischiando di schiacciare gli artiglieri; e come suono di fondo, un tramestio di voci che a volte si

elevava in urla d'intensità tale da soffocar il più violento schianto di tuono.
In un angolo della pianura, sotto la guardia dei soldati, si ammassavano i prigionieri destinati ad accompagnare nell'altro mondo il re defunto, al quale la morte non deve nulla togliere dei privilegi spettanti alla sovranità. Alle esequie di Ghozo, padre di Bâhadu, il figlio gliene aveva mandati dietro nella morte tremila. Bu-Nadi non poteva far di meno per il suo predecessore. Non occorrono molti messaggeri per radunare non soltanto gli spiriti ma tutti gli ospiti del cielo, chiamati a far corteggio al monarca divinizzato?
Per un'ora si succedettero discorsi, arringhe e orazioni, inframmezzate di danze eseguite non soltanto dalle danzatrici di professione ma anche dalle amazzoni, che vi spiegarono una grazia tutta bellicosa.
Ma il momento dell'ecatombe si avvicinava. Robur, che conosceva i sanguinosi costumi del Dahomey, non perdeva di vista i prigionieri, uomini, donne, bambini, riservati al massacro.
Il minghan, ai piedi del poggio dove stava il re, brandiva la sua sciabola da carnefice, a lama corta, sormontata da un uccello di metallo il cui peso rende più sicuro il colpo.
Questa volta però non era solo. Non avrebbe potuto bastare alla bisogna. Si radunava intorno a lui un centinaio di carnefici, tutti abili nel far cadere una testa al primo colpo.
L'"Albatros" si avvicinava a poco a poco, scendendo obliquamente e diminuendo la velocità delle eliche di sospensione e di propulsione. A meno di cento metri da terra uscì infine dalla coltre di nubi che lo nascondeva e per la prima volta apparve alla vista degli indigeni. Contrariamente a quanto accadeva di solito, i feroci sudditi del Dahomey non lo accolsero con ostilità: anzi, lo credettero un essere celeste sceso a rendere omaggio a re Bâhadu, e lo salutarono con entusiasmo indescrivibile, apostrofi interminabili, suppliche, preghiere generali rivolte al soprannaturale ippogrifo che senza dubbio veniva a prendere il corpo del re del defunto per trasportarlo in cielo.
In quel momento, la prima testa cadde sotto la spada del minghan, e altri prigionieri furono trascinati, a centinaia, davanti ai loro orrendi carnefici.
A un tratto dall'"Albatros" partì un colpo di fucile, il ministro della Giustizia cadde con la faccia a terra.
«Bel colpo, Tom!» lo complimentò Robur.
«Bah!... son lì tutti in un mucchio, non c'è neanche bisogno di mirare» rispose il secondo.
I suoi compagni, armati come lui, erano pronti a far fuoco al primo cenno dell'ingegnere.
Ma gli umori della folla erano cambiati. Questa folla aveva capito. Il mostro aligero non era uno spirito amico, tutt'altro, era uno spirito avverso al buon popolo del Dahomey. Così, caduto il minghan, grida di vendetta s'erano levate da ogni parte e quasi subito risuonò una scarica di fucileria.
Queste minacce non impedirono all'"Albatros" di scendere audacemente a meno di centocinquanta piedi dal suolo. Zio Prudenza e Phil Evans, quali che fossero i loro sentimenti verso Robur, non potevano non associarsi a quell'opera d'umanità.
«Sì! Liberiamo i prigionieri!» gridarono.
«E' appunto quel che voglio fare» rispose Robur.
E i fucili a ripetizione dell'"Albatros", nelle mani dei due colleghi e degli uomini dell'equipaggio, cominciarono il fuoco; non una palla andava perduta, in quella massa umana. Anche il cannoncino di bordo, puntato verso il basso, mandò a segno qualche carica di mitraglia che fece prodigi.
Subito i prigionieri, senza domandarsi il come e il perché di quell'aiuto venuto dal cielo, ruppero i legami che li tenevano, mentre i soldati rispondevano al fuoco dell'aeronave. Una palla le traversò

l'elica anteriore, mentre altre la raggiungevano in piena chiglia; Frycollin, rincantucciato in fondo alla cabina, rischiò anzi di essere colpito attraverso la parete.
«Ah, vogliono proprio assaggiarne!» gridò Tom Turner.
E, precipitandosi nella santabarbara, ne tornò con una dozzina di candelotti di dinamite che distribuì fra i compagni. A un segno di Robur, i candelotti furono lanciati sul poggio reale e, toccando terra, scoppiarono come piccoli obici.
Re, corte, esercito e il popolo tutto si diedero a precipitosa fuga, in preda a uno spavento più che giustificato, e andarono a cercare rifugio sotto gli alberi, mentre i prigionieri si sbandavano in tutte le direzioni senza che nessuno pensasse a inseguirli.
Così furono turbate le feste in onore del nuovo re del Dahomey. Così Zio Prudenza e Phil Evans dovettero riconoscere una volta di più quali poteri fossero a disposizione di tanto apparecchio, e quali servizi potesse rendere all'umanità.
L'"Albatros" risaliva tranquillamente a quota media, sovrastava Wydah, e non tardò a perdere di vista una costa selvaggia che sotto i venti di sud-ovest è contornata da una insormontabile risacca.
Si librava sull'Atlantico, ora, l'"Albatros".

13.
Nel quale Zio Prudenza e Phil Evans attraversano un intero oceano senza patir il mal di mare.

L'Atlantico, sì. I timori dei due colleghi del Weldon Institute si erano realizzati. Non pareva, d'altra parte, che Robur provasse la minima inquietudine nell'avventurarsi sopra l'immenso oceano. Non era cosa che potesse preoccupare né lui né i suoi uomini, evidentemente avvezzi a simili traversate. Già erano tranquillamente rientrati negli alloggi, e nessun incubo dovette turbare il loro sonno.
Dove andava l'"Albatros"? Come aveva detto l'ingegnere, doveva fare più che il giro del mondo? In ogni modo, bisognava pur che questo viaggio terminasse da qualche parte: che Robur passasse l'intera vita in aria, senza mai toccare terra, non era possibile. Come avrebbe potuto rinnovare le provviste di viveri e munizioni, senza parlare delle sostanze necessarie al funzionamento delle macchine? Doveva per forza avere un rifugio, uno scalo, in qualche luogo ignorato e inaccessibile. Che Robur avesse rotto tutti i rapporti con gli abitanti del globo, poteva essere, ma con qualsiasi punto della superficie terrestre, no!
Ma se questo rifugio "doveva esserci", dov'era? Come l'aveva scelto l'ingegnere? Vi era aspettato da una piccola colonia di cui era il capo? Poteva reclutarvi nuovo personale? E, per cominciare, perché e come gli uomini di diversa origine che componevano il suo attuale equipaggio erano entrati al suo servizio? E di quali risorse disponeva per aver potuto fabbricare un apparecchio così costoso e averne tenuto così segreta la fabbricazione? E' vero, il mantenimento non sembrava dispendioso. A bordo si conduceva un'esistenza semplice, una vita di famiglia, di persone felici che non nascondevano di esserlo. Ma insomma, chi era Robur? Di dove veniva? Qual era il suo passato? Altrettanti enigmi irresolubili, e colui che ne era l'oggetto non avrebbe certo mai consentito a fornirne la chiave.
Non c'è da stupirsi che questa situazione, tutta fatta di problemi senza risposta, sovreccitasse i due colleghi. Sentirsi trasportati nell'ignoto, non intravedere la fine d'una tale avventura, dubitare anzi che dovesse aver mai una fine essere condannati a volare in perpetuo: c'era ben di che spingere a qualche gesto estremo il presidente e il segretario del Weldon Institute.
Intanto, a partire dalla sera dell'11 luglio, l'"Albatros" filava al disopra dell'Atlantico. L'indomani il sole, quando apparve, si levò da

quella linea circolare dove si confondono mare e cielo. Non una terra in vista, per vasto che fosse il campo visivo. L'Africa era scomparsa dietro l'orizzonte nord.
Frycollin, quando s'azzardò fuori della cabina e vide sotto di sé tutto quel mare, fu ripreso da una paura galoppante. Sotto non è però la parola giusta: meglio sarebbe dire intorno a lui, giacché a un osservatore posto molto in alto par d'essere circondato d'ogni parte dall'abisso mentre l'orizzonte sembra innalzarsi al suo livello.
Senza dubbio Frycollin non era in grado di spiegarsi questo effetto con leggi fisiche. Lo sentiva soltanto, e bastava a provocare in lui quell'"orrore dell'abisso" che anche uomini coraggiosi non riescono a superare. La prudenza gli consigliò tuttavia di non abbandonarsi a recriminazioni. Gli occhi chiusi, le mani brancolanti, il negro rientrò in cabina con la ferma intenzione di starci chiuso un bel po' di tempo.
In effetti, dei trecentosettantaquattro milioni e cinquantasettemilanovecentododici chilometri quadrati che rappresentano la superficie dei mari (47) l'Atlantico ne occupa più d'un quarto; e non sembrava che l'ingegnere avesse quella gran premura di attraversarlo. Non aveva, invero, dato ordine di spingere l'apparecchio a tutta velocità. Del resto l'"Albatros" non avrebbe potuto ritrovare la rapidità con cui aveva attraversato i cieli dell'Europa, in ragione di duecento chilometri all'ora:
sull'Atlantico, dove dominano le correnti aeree da sud-ovest, aveva il vento contro; e quel vento benché fosse debole ancora rallentava in qualche misura il suo volo.
(I più recenti lavori dei meteorologi, fondati su un gran numero di osservazioni, hanno permesso di riconoscere che in questa zona intertropicale si ha una convergenza degli alisei che soffiano parte verso il Sahara, parte verso il Golfo del Messico. Al di fuori della regione delle calme, o vengono da ovest e vanno verso l'Africa, o vengono da est e vanno verso il nuovo mondo; almeno nella stagione calda.)
L'"Albatros" non cercò dunque di lottare contro le brezze avverse, con tutta la forza dei suoi propulsori; si contentò di un'andatura moderata, che alla fin fine superava quella dei più rapidi transatlantici.
Il 13 luglio l'aeronave traversò l'Equatore, l'evento fu annunciato a tutto l'equipaggio.
Così, anche Zio Prudenza e Phil Evans seppero che avevano lasciato l'emisfero boreale per l'australe. Il passaggio non fu però celebrato con nessuna delle prove e cerimonie con cui lo si saluta a bordo di certe navi da guerra o commerciali.
Solo François Tapage si contentò di versare una brocca d'acqua giù per il collo di Frycollin, ma siccome quella specie di battesimo fu seguito da parecchi bicchieri di gin, il negro si dichiarò pronto a passare la linea anche una volta al giorno, purché non a bordo di un uccello meccanico che non gli ispirava nessuna fiducia.
Nella mattina del giorno 15 l'"Albatros" passò fra le isole di Ascensione e Sant'Elena, più vicino però a quest'ultima, i cui rilievi furono visibili per qualche ora all'orizzonte.
Certo, se fosse esistito un apparecchio analogo a quello dell'ingegnere Robur al tempo in cui Napoleone era in potere degli inglesi, Hudson Lowe, a dispetto delle sue insultanti precauzioni, avrebbe forse visto l'illustre prigioniero sfuggirgli per le vie dell'aria!
Le sere del 16 e 17 luglio, al cadere del giorno si produsse uno strano fenomeno luminoso. A una latitudine più elevata, si sarebbe potuto credere all'apparizione di un'aurora boreale. Il sole, nel calare dietro l'orizzonte, proiettò raggi multicolori, in parte impregnati d'un vivo color verde.
Il fenomeno era dovuto a una nube di polveri cosmiche attraverso la quale la terra passava allora, e che riflettevano gli ultimi chiarori

del giorno? Alcuni osservatori hanno dato questa spiegazione. Ma si sarebbero ricreduti se fossero stati a bordo dell'"Albatros".
Gli uomini dell'"Albatros" poterono infatti constatare che v'erano in sospensione nell'aria piccoli cristalli di pirosseno, particelle minutissime di ferro magnetico, globuli di materia vetrificata, insomma materie analoghe a quelle che proiettano certe montagne ignivome. Nessun dubbio dunque che fosse stato un vulcano in eruzione a proiettare nello spazio quella nuvola, che le correnti aeree tenevano allora in sospensione sopra l'Atlantico e i cui corpuscoli cristallini producevano il singolare fenomeno.
Durante quella parte del viaggio furono osservati parecchi altri fenomeni ancora. A diverse riprese, si videro nubi che davano al cielo una strana tinta grigia; poi, superate quelle cortine di vapori, la sua superficie appariva tutta percorsa da volute d'un bianco abbagliante, disseminate di corpuscoli solidi e lucenti: fenomeno che, a quella latitudine, si poteva spiegare soltanto con una formazione analoga a quella della grandine.
Nella notte dal 17 al 18 apparve in cielo un arcobaleno lunare d'un giallo verdastro, che rispetto all'aeronave venne a trovarsi fra la luna piena e una cortina di pioggia sottile che si volatilizzava prima di aver toccato il mare.
Tutti quei fenomeni annunciavano un imminente cambiamento del tempo? Forse. In ogni caso il vento, che soffiava da sud-ovest fin da quando l'"Albatros" aveva lasciato la costa africana, aveva cominciato a diminuire nelle regioni dell'Equatore. In quella zona tropicale faceva un caldo feroce, e Robur andò quindi a cercare una temperatura fresca in strati più alti dell'atmosfera. Bisognava anche proteggersi dai raggi del sole, che cadevano a picco e la cui intensità non sarebbe stata sopportabile.
Il mutamento intervenuto nelle correnti aeree faceva certamente presentire che di là dalle regioni equatoriali si sarebbero presentate condizioni climatiche diverse. Il mese di luglio dell'emisfero australe è infatti il gennaio dell'emisfero boreale, il pieno dell'inverno; e l'"Albatros", se scendeva più a sud, ne avrebbe presto provato gli effetti.
Il mare non era già più quello di prima. Il 18 luglio, di là dal Tropico del Capricorno, si manifestò un altro fenomeno, che avrebbe potuto spaventare uomini imbarcati su una nave.
Una strana successione di onde luminose si propagava alla superficie dell'oceano a una velocità tale da non poter essere stimata inferiore alle sessanta miglia orarie. Quelle onde si succedevano a una distanza di ottanta piedi l'una dall'altra, tracciando lunghi solchi di luce. Nella semioscurità della notte incombente, un riflesso intenso saliva fino all'"Albatros", che questa volta un osservatore avrebbe potuto prendere per un bolide incandescente. Robur non aveva mai avuto occasione di librarsi su un mare di fuoco: fuoco però senza calore, al quale non ebbe bisogno di sfuggire aumentando la quota.
L'elettricità doveva essere la causa di questo fenomeno, poiché non lo si poteva attribuire alla presenza d'un banco d'uova di pesce né d'una massa di quegli animali minuscoli la cui accumulazione produce la fosforescenza.
Era dunque da supporre che la tensione elettrica dell'atmosfera fosse considerevole.
L'indomani, 19 luglio, qualche bastimento avrebbe potuto andar in perdizione su questo mare. Ma l'"Albatros" poteva ridersi dei venti e delle onde come l'uccello che gli aveva dato il nome; se non amava volar vicino alla superficie come le procellarie, poteva come l'aquila trovar più in alto la calma e il sole.
In quel momento era stato superato il quarantasettesimo parallelo sud. Il giorno non durava più di sette-otto ore, doveva restringersi ancora via via che si andava verso le regioni antartiche.
Verso l'una del pomeriggio l'"Albatros" s'era sensibilmente abbassato per cercare una corrente aerea più favorevole; volava al disopra del

mare a meno di cento piedi dalla sua superficie.
Il tempo era calmo, ma in certe parti del cielo si accumulavano grosse nubi nere, che mostravano sporgenze rotondeggianti nella parte superiore e terminavano in una linea rigida, assolutamente orizzontale. Al di sotto, quelle nuvole s'allungavano in protuberanze la cui punta sembrava attirare l'acqua ribollente di sotto, in forma quasi di cespugli liquidi. D'improvviso, in un punto l'acqua s'alzò in una colonna che balzò verso il cielo, assumendo la forma d'un'enorme ampolla.
L'istante successivo l'"Albatros" era preso nel turbine d'una gigantesca tromba marina, cui ne vennero a far corteggio venti altre, nere come l'inchiostro. Per fortuna il movimento circolare della tromba d'acqua era inverso a quello delle eliche di sospensione: (48) non fosse stato così, le eliche non avrebbero esercitato più nessuna azione, e l'aeronave sarebbe precipitata in mare. L'"Albatros" rimase invece in aria, ma si mise a roteare su se stesso a una velocità spaventosa.
Il pericolo era tremendo e forse impossibile a scongiurarsi, perché l'ingegnere non poteva uscire dalla tromba la cui forza di aspirazione lo teneva prigioniero nonostante l'azione dei propulsori. Gli uomini, proiettati dalla forza centrifuga ai margini del ponte di coperta, dovevano tenersi ai montanti per non essere trascinati via.
«Sangue freddo!» gridò Robur.
Ce ne voleva davvero; e pazienza, anche.
Zio Prudenza e Phil Evans, affacciatisi sulla soglia della cabina, furono respinti indietro, a rischio di essere scaraventati fuori bordo.
Nello stesso tempo che girava su se stesso, l'"Albatros" seguiva lo spostamento di quelle trombe d'acqua, roteanti a una velocità che avrebbe potuto fare invidia alle sue eliche. Poi, se sfuggiva all'una, era ripreso dall'altra, con il pericolo d'essere fatto a pezzi.
«Una cannonata!» gridò l'ingegnere.
L'ordine era rivolto a Tom Turner. Il secondo s'era infatti attaccato al cannoncino montato in mezzo alla piattaforma, dove gli effetti della forza centrifuga erano poco sensibili. Turner capì al volo l'idea di Robur. In un attimo aveva aperto la culatta del cannone e vi aveva fatto scivolare una carica di polvere tratta dal cassone fissato all'affusto. Il colpo partì, provocando l'immediato scioglimento delle trombe e di quella specie di soffitto di nuvole che sembravano reggere sulla loro sommità.
Lo scuotimento dell'aria era bastato a rompere la meteora, e l'enorme nuvola, sciogliendosi in pioggia, rigò l'orizzonte di fili verticali, immensa rete liquida stesa fra mare e cielo.
L'"Albatros", finalmente libero, si affrettò a risalire di qualche centinaio di metri.
«Niente di rotto a bordo?» domandò l'ingegnere.
«Niente» rispose Tom Turner. «E' stato un bel giochetto» aggiunse «ma ci converrà non riprovare.»
Difatti per una decina di minuti l'"Albatros" era stato quasi perduto; non fosse stata la sua straordinaria solidità, quell'avventura avrebbe segnato la sua fine.
Durante la traversata dell'Atlantico, com'erano però lunghe le ore quando nessun fenomeno veniva a romperne la monotonia! I giorni diventavano sempre più corti, il freddo sempre più vivo. Zio Prudenza e Phil Evans vedevano poco Robur, che, chiuso nella sua cabina, lavorava a rilevare la rotta, a segnare la direzione seguita sulle carte, a fare il punto ogni volta che lo poteva, a trascrivere le indicazioni dei barometri, dei termometri, dei cronometri, ad annotare sul giornale di bordo tutti gli incidenti del viaggio.
Quanto ai due colleghi del Weldon Institute, ben imbacuccati se ne stavano in osservazione la maggior parte della giornata, puntando lo sguardo verso sud nella speranza che apparisse qualche terra.
Da parte sua e per ordine espresso del padrone, Frycollin "tastava" il

cuoco per sapere qualcosa sull'ingegnere. Ma che affidamento si poteva fare su ciò che diceva François Tapage? Oggi Robur era un ex-ministro della Repubblica Argentina, domani un capo dell'ammiragliato, dopodomani un presidente degli Stati Uniti in ritiro, quando non un generale spagnolo in licenza temporanea o un viceré delle Indie che aveva cercato una posizione più alta negli spazi. Ora possedeva milioni grazie alle razzie fatte con la sua macchina volante, e abitava in cielo per sfuggire alla giustizia umana. Ora si era rovinato per costruire quell'apparecchio, e sarebbe stato costretto a esibirsi in ascensioni pubbliche per recuperare il suo denaro. Quanto alla questione se si fermasse mai da qualche parte, la risposta era no. Ma aveva intenzione di andare nella luna, e se vi avesse trovato un posticino di suo gusto vi avrebbe fissato la propria residenza.
«Eh, Fry, cosa dici, amico bello? Ti piacerebbe andare a vedere come stanno le cose lassù?»
«Non ci andrò! Mi rifiuto!» rispondeva l'imbecille che prendeva sul serio tutte quelle fanfaluche.
«E perché, Fry, perché? Ti daremmo in moglie una bella ragazza della luna! Potresti riempire la luna di negretti!»
Quando Frycollin riferiva questi discorsi al padrone, Zio Prudenza vedeva bene che per quella via non sarebbe riuscito a saper nulla di Robur. E, poiché vie non ne aveva altre, ormai pensava solo a vendicarsi.
«Phil» disse un giorno al collega «ormai è certo, no, che ogni fuga è impossibile?»
«Impossibile, Zio Prudenza.»
«E va bene! Ma un uomo è pur sempre il padrone di se stesso, e se occorre, a sacrificio della vita...»
«Se questo sacrificio è da fare, sia al più presto!» rispose Phil Evans, che nonostante la freddezza del suo temperamento era al limite della sopportazione. «Sì, è tempo di farla finita!... Dove va l'"Albatros"? Eccolo che traversa in diagonale l'Atlantico, e se continua su questa rotta raggiungerà il litorale della Patagonia, poi le rive della Terra del Fuoco. E dopo? Affronterà il Pacifico, o vorrà avventurarsi verso i continenti del polo australe?... Tutto è possibile con quel Robur, e allora saremmo perduti. Dunque è un caso di legittima difesa, e se dobbiamo perire...»
«Se dobbiamo perire» terminò la frase Zio Prudenza «non sia senza esserci vendicati, senza aver distrutto questo apparecchio e tutti coloro che porta!»
A questo punto erano arrivati i due colleghi, a forza di rabbia impotente, di furore accumulato e concentrato. Sì: poiché bisognava, si sarebbero sacrificati pur di distruggere l'inventore e il suo segreto. Qualche mese dunque, non più, sarebbe vissuta quella prodigiosa aeronave, della quale erano ormai costretti a riconoscere l'incontestabile superiorità come mezzo di locomozione aerea.
Questa idea s'era ormai così impadronita di loro che pensavano soltanto al modo di metterla in esecuzione. E come? Impadronendosi d'uno dei congegni esplosivi immagazzinati a bordo, con il quale avrebbero fatto saltare l'apparecchio? Ma bisognava penetrare nella santabarbara.
Per fortuna, Frycollin nulla sospettava di quei progetti. Al pensiero che l'"Albatros" potesse esplodere in aria, sarebbe stato capace di denunciare il suo padrone.
Il 23 luglio, finalmente, la terra riapparve a sud-ovest, pressappoco verso capo Vergini, all'imboccatura dello stretto di Magellano. Di là dal cinquantatreesimo parallelo, in quel periodo dell'anno, la notte durava già quasi diciotto ore e la temperatura era scesa a una media di sei gradi sotto zero.
Da principio l'"Albatros", invece di spingersi più a sud seguì i meandri dello stretto come se avesse voluto guadagnare il Pacifico. Dopo aver sorvolato la baia di Lomas e oltrepassato monte Gregory a nord e i monti Brecknocks a ovest, riconobbe Punta Arenas, piccolo

villaggio cileno, (49) nel momento in cui il campanile della chiesa lanciava una volata di rintocchi; poi, qualche ora più tardi, l'antico insediamento di Porto della Fame.
Se i Patagoni, i cui fuochi si vedevano qua e là, hanno veramente una statura superiore alla media, i passeggeri dell'aeronave non ne poterono giudicare, perché l'altezza da cui li vedevano ne faceva dei nani.
Ma durante le ore così brevi di quel giorno australe, che spettacolo! Montagne scoscese con le cime eternamente nevose e i fianchi coperti di fitte foreste, mari interni, baie fra le penisole e le isole di quell'arcipelago, insieme delle isole di Clarence, Dawson, Desolación, canali e passaggi, innumerevoli capi e promontori, tutto quell'inestricabile intrico di cui il ghiaccio già faceva una massa solida, da Capo Froward, estremità del continente americano, fino a Capo Horn, dove finisce il nuovo mondo.
Una volta arrivati a Porto della Fame si poté constatare che l'"Albatros" riprendeva la rotta verso sud. Passando fra il monte Tarn della penisola di Brunswick e il monte Graves, andò diritto verso il monte Sarmiento, enorme massiccio incappucciato di ghiacci che domina lo stretto di Magellano da un'altezza di duemila metri sopra il livello del mare.
Era il paese dei fuegini, gli indigeni che abitano la Terra del Fuoco. Sei mesi prima, al tempo delle lunghe giornate di quindici o sedici ore, come sarebbe apparsa bella e fertile quella terra, specialmente nella sua parte meridionale. Dappertutto, allora, si sarebbero viste verdi vallate, pascoli che potrebbero nutrire migliaia d'animali, foreste vergini dagli alberi giganteschi, betulle, faggi, frassini, cipressi, felci arborescenti, pianure traversate da mandre di guanachi, di vigogne e di struzzi; e poi eserciti di pinguini, miriadi di volatili. Quando l'"Albatros" accese i fanali elettrici, alcidi, anatre e oche selvatiche si gettarono a bordo, cento volte più numerosi di quelli che sarebbero occorsi per riempire la dispensa di François Tapage.
Ne venne un notevole aumento di lavoro per il cuoco, bravissimo nel preparare quella selvaggina in modo tale da toglierle il suo gusto troppo oleoso. E un aumento di lavoro anche per Frycollin, che non poté rifiutarsi di spiumare dozzine su dozzine di quegli interessanti volatili.
Quel giorno, mentre il sole stava per tramontare, verso le tre del pomeriggio, apparve un vasto lago in una cornice di superbe foreste. Il lago era allora interamente ghiacciato e alcuni indigeni, con lunghe racchette ai piedi, scivolavano veloci sulla sua superficie. Alla vista dell'apparecchio quegli uomini fuggivano, al colmo dello spavento, in tutte le direzioni, e quando non potevano fuggire si nascondevano, intanandosi come animali.
L'"Albatros" continuò il volo verso sud, di là dal canale di Beagle, oltre l'isola di Navarino, il cui nome greco stona un tantino fra i rudi nomi di quelle terre remote, oltre l'isola di Wollaston, bagnata dalle ultime acque del Pacifico. Infine, dopo aver percorso settemilacinquecento chilometri a partire dalla costa del Dahomey, superò gli isolotti estremi dell'arcipelago di Magellano e infine quello che più di tutti si spinge verso sud, quello la cui punta è rosa da una eterna risacca, il terribile Capo Horn.

14.
Nel quale l'"Albatros" fa ciò che non si potrà forse mai fare.

L'indomani era il 24 luglio. Il 24 luglio dell'emisfero australe è il 24 gennaio del boreale. Inoltre, il cinquantaseiesimo di latitudine era stato ormai superato; questo grado corrisponde al parallelo che, nel nord dell'Europa, traversa la Scozia all'altezza di Edimburgo.
Il termometro si teneva quindi sempre su una media inferiore allo zero, e si era reso necessario chiedere un po' di conforto agli apparecchi destinati a riscaldare i casotti dell'aeronave.
Naturalmente, se la durata dei giorni tendeva ad aumentare dopo il solstizio del 21 giugno dell'inverno australe, questa durata diminuiva in misura ben più considerevole per il fatto che l'"Albatros" scendeva verso le regioni polari.
Ben poca luce dunque, al disopra di quella parte del Pacifico meridionale che confina col circolo antartico; dunque, ben poco da vedere, e con la notte un freddo a volte più che pungente. Per resistervi bisognava vestirsi alla moda degli esquimesi o dei fuegini, e siccome abiti di quel tipo non mancavano a bordo, i due colleghi del Weldon Institute, bene imbacuccati, potevano rimanere sul ponte di coperta, a pensare sempre al loro progetto e a cercare l'occasione di eseguirlo. Vedevano poco Robur e, dopo lo scambio di minacce nel cielo di Tombuctù, loro e l'ingegnere non si parlavano.
Quanto a Frycollin, non usciva più dalla cucina, dove François Tapage gli accordava un'ospitalità generosa a patto che gli facesse da aiutante; siccome quella posizione comportava parecchi vantaggi, il negro aveva accettato, previo consenso del padrone. Così al chiuso, non vedeva nulla di ciò che accadeva fuori e poteva illudersi di essere al riparo dai pericoli. Frycollin aveva qualcosa dello struzzo, non soltanto nel fisico, per la prodigiosa efficienza del suo stomaco, ma anche nel morale, per l'altrettanto prodigiosa stupidità.
E intanto, verso quale punto del globo stava per far rotta l'"Albatros"? Era possibile che in pieno inverno osasse avventurarsi sopra i mari australi o i continenti del polo?
In quell'atmosfera glaciale, anche ammettendo che gli agenti chimici delle pile resistessero a simili temperature, non sarebbe stata la morte per tutto l'equipaggio, l'orribile morte per freddo? Che Robur tentasse di sorvolare il polo nella stagione calda si poteva anche ammettere; ma nel pieno di quella notte permanente dell'inverno antartico sarebbe stata l'impresa d'un folle!
Così ragionavano il presidente e il segretario del Weldon Institute, trascinati adesso all'estremità di quel continente del nuovo mondo che è America sempre, ma non quella degli Stati Uniti.
Che cosa stava dunque per fare l'intrattabile Robur? Non era tempo di por fine al viaggio distruggendo l'apparecchio?
Certo è che, durante la giornata del 24 luglio, l'ingegnere ebbe frequenti conversazioni con il secondo. A parecchie riprese Tom Turner e il suo comandante consultarono il barometro: non, questa volta, per calcolare la quota raggiunta, ma per rilevare le indicazioni relative al tempo. Senza dubbio si manifestavano sintomi dei quali era opportuno tener conto.
Zio Prudenza ebbe anche l'impressione che Robur stesse facendo un inventario di tutto ciò che gli restava in provviste d'ogni genere, per il mantenimento così delle macchine dell'aeronave come delle macchine umane, delle quali non era meno necessario assicurare il funzionamento.
Tutto questo sembrava annunciare progetti di ritorno.
«Di ritorno!...» commentava Phil Evans. «Ritorno dove?»
«In qualche posto dove Robur può rifare le provviste» rispondeva Zio Prudenza.
«Dev'essere in qualche isola sperduta del Pacifico, con una colonia di scellerati degni del loro capo.»
«Così penso anch'io, Phil Evans. Credo, difatti, che mediti di far rotta verso ovest, e con la velocità di cui dispone non ci metterà molto a arrivare a destinazione.»
«Ma non potremo più mettere in esecuzione i nostri progetti, se ci

arriva.»
«Non ci arriverà, Phil Evans!»
Evidentemente i due colleghi avevano indovinato in parte i piani di Robur. Durante quella giornata apparve indubbio che l'"Albatros", dopo essersi spinto verso i limiti dei mari antartici, si preparava a retrocedere. Quando i ghiacci avrebbero invaso quella zona fino al Capo Horn, tutte le regioni dell'estremo sud del Pacifico sarebbero state coperte di icefield e iceberg, e la banchisa avrebbe formato una barriera impenetrabile alle navi più solide come ai più intrepidi naviganti.
Certo, battendo le ali più rapidamente l'"Albatros" avrebbe potuto superare le montagne di ghiaccio accumulate sull'oceano, poi le montagne di terra del continente polare - se è un continente quello che forma la calotta australe. Ma affrontare, in piena notte polare, una temperatura che può scendere fino a sessanta gradi sotto lo zero: avrebbe osato questo? No, certamente no.
Così, dopo essere avanzato di un altro centinaio di chilometri verso sud, l'"Albatros" piegò a ovest, diretto verso qualche isola sconosciuta dei gruppi del Pacifico.
Sotto l'aeronave si stendeva la piana liquida fra la terra americana e l'asiatica. In quel momento, le acque avevano preso lo strano colore che merita loro il nome di "mare di latte": nella penombra che i raggi attenuati del sole non arrivavano più a dissipare, tutta la superficie del Pacifico era d'un bianco lattiginoso. Si sarebbe detto un immenso campo di neve, le cui ondulazioni non erano sensibili viste da quell'altezza. Se quella parte di mare fosse stata solidificata dal freddo, convertita in un immenso icefield, il suo aspetto non sarebbe stato diverso.
Oggi si sa: sono miriadi di particelle luminose, di corpuscoli fosforescenti, a produrre questo fenomeno. Ciò che poteva sorprendere era aver incontrato l'ammasso opalescente altrove che nell'Oceano Indiano.
D'improvviso il barometro, dopo essersi tenuto abbastanza alto durante le prime ore della giornata, cadde bruscamente. Sintomo di cui una nave avrebbe dovuto preoccuparsi, ma del quale l'aeronave poteva non tenere alcun conto. Evidentemente qualche formidabile tempesta aveva appena turbato le acque del Pacifico.
Era l'una del pomeriggio quando Tom Turner disse avvicinandosi all'ingegnere:
«Comandante, guardate quel punto nero all'orizzonte!... Là a nord! Può essere uno scoglio?»
«No, Tom, non ci sono terre da quella parte.»
«Allora dev'essere una nave, o comunque un'imbarcazione.»
Zio Prudenza e Phil Evans, a prua, guardavano anch'essi il punto indicato da Tom.
Robur chiese il suo cannocchiale di marina e si mise a osservare attentamente l'oggetto segnalato.
«E' un'imbarcazione» disse infine «e sono quasi sicuro che ci sono uomini a bordo.»
«Naufraghi!» esclamò Tom.
«Sì, naufraghi che saranno stati costretti ad abbandonare la loro nave» riprese Robur. «Infelici che non sanno più dov'è la terra e forse muoiono di fame e di sete. Ebbene, non sia detto che l'"Albatros" li abbandoni senza tentare di venir loro in soccorso.»
Un ordine fu trasmesso al macchinista e ai suoi due aiutanti, e l'"Albatros" cominciò ad abbassarsi lentamente. A cento metri fermò la discesa, e i propulsori lo spinsero velocemente verso il nord.
Era davvero una barca. La sua vela sbatteva floscia contro l'albero: mancando il vento, non poteva più dirigersi, e certo a bordo nessuno aveva la forza di maneggiare un remo.
Sul fondo si vedevano cinque uomini, addormentati o ridotti all'immobilità dalla stanchezza, a meno che fossero morti.
L'"Albatros", arrivato là sopra, scese lentamente.

A poppa dell'imbarcazione si poté allora leggere il nome della nave a cui era appartenuta: la "Jeannette" (50) di Nantes, un bastimento francese che l'equipaggio aveva dovuto abbandonare.
«Aoh!» gridò Tom Turner.
Avrebbero dovuto sentirlo, perché l'imbarcazione era a non più di ottanta piedi sotto di lui.
Nessuna risposta.
«Un colpo di fucile!» ordinò Robur.
L'ordine fu eseguito, e il rumore della detonazione si propagò lungamente alla superficie delle onde.
Si vide allora uno dei naufraghi sollevarsi faticosamente, con occhi stralunati in una faccia di scheletro.
Scorgendo l'"Albatros", ebbe a tutta prima un gesto di spavento.
«Non temete di nulla!» gridò Robur in francese. «Veniamo a soccorrervi! Chi siete?»
«Marinai della "Jeannette", un tre alberi di cui ero il secondo» rispose l'uomo. «Quindici giorni fa... l'abbiamo abbandonata... mentre stava per colare a picco... Non abbiamo più acqua né viveri...»
Gli altri quattro naufraghi si erano lentamente sollevati: macilenti, sfiniti, in uno spaventoso stato di magrezza.
«Attenti!» gridò Robur.
Un cavo fu srotolato dalla piattaforma e un secchio contenente acqua dolce fu calato fino all'imbarcazione.
I disgraziati vi si gettarono e bevvero con un'avidità che faceva male a vederla.
«Pane!... Pane!...» gridarono.
Subito scese fino a loro un paniere contenente viveri, cibi in conserva, una bottiglietta di brandy, abbondante caffè. I quattro marinai vi si buttarono come lupi, e il secondo ebbe il suo daffare a ottenere da loro una certa moderazione.
Poi:
«Dove siamo?»
«A cinquanta miglia dalla costa del Cile e dall'arcipelago delle Chonos» rispose Robur.
«Grazie; ma ci manca il vento e...»
«Vi daremo un rimorchio.»
«Chi siete?»
«Uomini che sono felici d'aver potuto darvi una mano» rispose Robur.
Il secondo comprese che c'era un incognito da rispettare. Quanto a quella macchina volante, possibile che avesse tanta forza da rimorchiarli?
Ma certo! e l'imbarcazione, attaccata a un cavo d'un centinaio di piedi, fu trascinata verso est dal potente apparecchio.
Alle dieci di sera la terra era in vista, o per meglio dire si vedevano brillare i fuochi che ne indicavano la posizione. Era venuto davvero a tempo, quel soccorso dal cielo, per i naufraghi della "Jeannette", e avevano bene il diritto di pensare che il loro salvataggio teneva del miracolo.
Quando li ebbe condotti abbastanza vicini alla terra, Robur gridò loro di mollare - cosa che essi fecero benedicendo il loro salvatore - e l'"Albatros" riprese immediatamente il largo.
Decisamente aveva del buono, quell'aeronave che poteva soccorrere così dei marinai perduti in mare. Quale pallone per perfezionato che fosse, avrebbe potuto fare altrettanto? A quattr'occhi, Zio Prudenza e Phil Evans ne dovettero convenire, benché fossero in una disposizione di spirito tale da indurli a negare l'evidenza stessa.
Il mare era sempre cattivo, i sintomi allarmanti. Il barometro cadde ancora di qualche millimetro, il vento ora soffiava con terribile violenza contro i congegni dell'"Albatros", ora s'affievoliva per un momento. In quelle condizioni, una nave a vela avrebbe già preso due terzaroli nelle gabbie e uno nella vela di trinchetto. (51) Tutto indicava che il vento stava per girare a nord-ovest. Il tubo dello storm-glass cominciava a intorbidarsi in modo inquietante.

All'una del mattino il vento cominciò a soffiare costante con estrema violenza. Pur avendolo contro, l'aeronave, spinta dai suoi propulsori, poteva ancora avanzare a una velocità di quattro-cinque leghe l'ora; ma non si sarebbe potuto chiederle di più.
Evidentemente si preparava un ciclone, fenomeno raro a quella latitudine. Comunque lo si chiami, uragano sull'Atlantico, tifone nei mari della Cina, simun nel Sahara, tornado sulla costa occidentale, è sempre una tempesta caratterizzata da un movimento rotatorio; e una tempesta pericolosissima per qualunque bastimento, preso in quel movimento rotatorio che cresce di velocità dalla circonferenza verso il centro e che lascia un solo punto calmo, nel mezzo di quella specie di maelström dell'aria.
Robur lo sapeva. Sapeva anche che era prudente fuggire un ciclone uscendo dalla sua zona d'attrazione, cosa che l'"Albatros" poteva fare salendo a più alta quota. Fin allora c'era sempre riuscito. Ma non aveva un'ora da perdere; non un minuto, forse.
Infatti la violenza del vento andava sensibilmente crescendo, e spazzava via le creste delle onde spargendo come una polvere bianca sulla superficie del mare. Era manifesto anche che il ciclone, spostandosi, correva ad abbattersi, a velocità spaventosa, sulle regioni del polo.
«In alto!» disse Robur.
«In alto!» fece eco Tom Turner.
Una fortissima potenza ascensionale fu impressa all'aeronave, che si innalzò obliquamente, quasi scorresse lungo un piano inclinato verso sud-ovest.
In quel momento il barometro scese ancora. Una rapida caduta della colonna di mercurio, prima di otto millimetri, poi di dodici.
D'improvviso l'"Albatros" si fermò nel suo movimento d'ascesa.
A quale causa era dovuto l'arresto? Evidentemente a una formidabile corrente aerea che, diretta dall'alto al basso, diminuiva la resistenza del punto d'appoggio.
Quando uno steamer risale un fiume, la sua elica compie un lavoro tanto meno utile quanto più la corrente tende a fuggire sotto le sue pale. Lo stesso accadeva adesso all'"Albatros".
Tuttavia Robur non si diede per vinto. Le sue settantaquattro eliche, operanti con simultaneità perfetta, furono portate alla velocità massima di rotazione. Ma, irresistibilmente attratto dal ciclone, l'apparecchio non riusciva a sfuggirgli. Nei brevi momenti di calma riprendeva il movimento ascensionale; poi la corrente aerea diretta verso il basso tornava a pesargli addosso e l'"Albatros" ricadeva, come un bastimento che affonda. Il suo non era difatti proprio un affondare in quel mare d'aria, nell'oscurità della notte che la luce dei suoi fanali rompeva solo per un breve tratto?
Se la violenza del ciclone fosse cresciuta ancora, l'"Albatros" non sarebbe stato più che una festuca di paglia, ingovernabile, trascinata in uno di quei vortici che sradicano alberi e portano via tetti, abbattono muri.
Robur e Tom potevano parlarsi soltanto a segni. Zio Prudenza e Phil Evans, aggrappati alla battagliola, si domandavano se il ciclone non stesse per fare il loro gioco distruggendo l'aeronave, e con l'aeronave l'inventore, e con lui il segreto della sua invenzione.
Poiché l'"Albatros" non arrivava a disimpegnarsi verticalmente da quel ciclone, sembrava che restasse una sola cosa da fare: raggiungerne il centro, relativamente calmo, dove sarebbe ridiventato possibile governare. Per far questo bisognava però rompere quelle correnti circolari che lo trascinavano alla loro periferia. Possedeva una forza meccanica sufficiente per strapparsene?
D'improvviso la parte superiore della nuvola si ruppe e i vapori si condensarono in torrenti di pioggia.
Erano le due del mattino. Il barometro, oscillante con scarti di dodici millimetri, era caduto a 709: cifra alla quale peraltro si doveva sottrarre l'abbassamento dovuto alla quota raggiunta

dall'aeronave sopra il livello del mare.
Fenomeno abbastanza raro, quel ciclone s'era formato fuori dalle zone che i cicloni percorrono più abitualmente cioè fra il trentesimo parallelo nord e il ventiseiesimo sud. Forse questo spiega come mai quella tempesta a movimento rotatorio si cambiò d'improvviso in una tempesta a movimento rettilineo. Ma che uragano! Paragonabile a quello che si abbatté sul Connecticut il 22 marzo 1882, e nel quale il vento raggiunse una velocità di centosedici metri al secondo, più di cento leghe all'ora.
Si trattava dunque di fuggire con il vento in poppa, come una nave davanti alla tempesta, o piuttosto di lasciarsi trasportare dalla corrente, che l'"Albatros" non era in grado di risalire e dalla quale non poteva uscire. Ma seguire quella traiettoria immutabile significava andare a sud, sopra quelle regioni polari dalle quali Robur aveva voluto fuggire; significava non essere più padrone dei propri movimenti, andare dove portava l'uragano.
Tom Turner s'era messo al timone: occorreva tutta la sua abilità per non straorzare a dritta o a sinistra. (52)
Nelle prime ore del mattino, se si può chiamare mattino il vago chiarore che sfumò l'orizzonte, l'"Albatros" era quindici gradi, cioè oltre quattrocento leghe, a sud di Capo Horn, e aveva varcato il Circolo Polare.
Là, nel mese di luglio la notte dura ancora diciannove ore e mezzo; il disco del sole, senza calore, senza luce, appare sopra l'orizzonte solo per tornare a scomparire di lì a poco. Al polo, questa notte si prolunga per settantanove giorni. Tutto indicava che l'"Albatros" stava per sprofondarvi come in un abisso.
Quel giorno un'osservazione, se fosse stata possibile, avrebbe indicato 66 gradi e 14 primi di latitudine australe. L'aeronave era dunque a sole millequattrocento miglia dal Polo Sud.
Irresistibilmente trascinata verso quell'inaccessibile punto del globo, la sua velocità "mangiava", per così dire, il suo peso, benché questo fosse allora leggermente più forte a causa dell'appiattimento della terra al polo. Delle sue eliche di sospensione pareva che avrebbe potuto fare a meno, e ben presto la violenza dell'uragano divenne tale che Robur pensò bene di ridurre al minimo la velocità di rotazione dei propulsori, così da evitare qualche grave avaria e da poter tuttavia governare, pur conservando il meno possibile di velocità propria.
In mezzo a quei pericoli l'ingegnere comandava con perfetto sangue freddo, e l'equipaggio obbediva come se l'anima del suo capo si fosse trasfusa in lui.
Zio Prudenza e Phil Evans non avevano lasciato un istante la piattaforma. Del resto, vi si poteva rimanere senza inconvenienti: l'aria non faceva resistenza, o ne faceva una ben debole. L'aeronave era in quel momento come un aerostato, che si sposta insieme alla massa fluida che lo circonda.
Il dominio del polo australe comprende, si dice, quattro milioni e cinquecentomila metri quadrati di superficie. (53) E' un continente? un arcipelago? un mare i cui ghiacci non si fondono neppure in piena estate? Non si sa. Quel che si sa, è che il polo australe è più freddo del boreale, fenomeno dovuto alla posizione della terra sulla sua orbita nell'inverno delle regioni antartiche.
In quella giornata, nulla indicò che la tempesta volesse diminuire di violenza. L'"Albatros" stava per abbordare la regione circumpolare in corrispondenza del settantacinquesimo meridiano ovest. In corrispondenza di quale meridiano ne sarebbe uscito... se ne usciva?
Intanto, quanto più si scendeva a sud tanto più corti si facevano i giorni. Presto sarebbe stata la notte permanente che s'illumina soltanto al chiarore della luna o ai pallidi bagliori delle aurore australi. Ma allora era la luna nuova, e i compagni di Robur rischiavano di non veder nulla di quelle regioni il cui segreto ancora sfugge alla curiosità umana.

Molto probabilmente, l'"Albatros" passò sopra alcuni punti già riconosciuti, un po' più in là del Circolo Polare, nella parte occidentale della Terra di Graham, scoperta da Biscoe nel 1832, e della Terra Louis-Philippe, scoperta nel 1838 da Dumont d'Urville: gli estremi limiti toccati in quel continente sconosciuto.
A bordo non si soffriva troppo il freddo, molto meno intenso di quanto si sarebbe dovuto temere. Pareva che quell'uragano fosse una sorta di gulf-stream aereo che portava con sé un certo calore.
Quant'era da rimpiangere che tutta quella regione fosse immersa in un'oscurità profonda! Bisogna tuttavia osservare che, se anche la luna l'avesse rischiarata, le osservazioni sarebbero state molto ridotte. In quel periodo dell'anno infatti un'immensa coltre di neve, una corazza ghiacciata, copre tutta la superficie polare. Non si scorge nemmeno il cosiddetto "blink" dei ghiacci, quella tinta biancastra il cui riverbero manca agli orizzonti oscuri. In tali condizioni, come distinguere la forma delle terre, l'estensione dei mari, la disposizione delle isole? Come riconoscere la rete idrografica del paese? La sua stessa configurazione orografica, come rilevarla, se colline e montagne si confondono con gli iceberg, con le banchise?
Un po' prima di mezzanotte un'aurora australe illuminò le tenebre. Con le sue frange argentee, le sottili lame di luce irraggianti nello spazio, somigliava a un immenso ventaglio aperto su metà del cielo, fino a perdersi, al margine, nella Croce del Sud, le cui quattro stelle brillavano allo zenit. Il fenomeno fu d'una magnificenza incomparabile, e il chiarore bastò a rivelare l'aspetto della regione, confusa in un candore immenso.
Naturalmente, in quelle regioni così vicine al polo magnetico australe, l'ago della bussola, continuamente disturbato, non poteva fornire indicazioni precise circa la direzione seguita. Tuttavia a un certo momento la sua inclinazione fu tale che Robur poté dare per certo che stavano passando al disopra di quel polo magnetico, situato all'incirca sul settantottesimo parallelo.
Più tardi, verso l'una del mattino, calcolando l'angolo che l'ago della bussola formava con la verticale, gridò:
«Il Polo Sud è sotto i nostri piedi!» (54)
Si distingueva una calotta bianca, che non lasciava veder nulla di ciò che nascondeva sotto i suoi ghiacci.
Certo, se Zio Prudenza e Phil Evans volevano seppellire nella più misteriosa delle solitudini l'aeronave e coloro che portava attraverso lo spazio, l'occasione non avrebbe potuto essere più propizia. Se non lo fecero, fu senza dubbio perché non avevano ancora a disposizione l'ordigno di cui avevano bisogno.
Frattanto l'uragano continuava a imperversare, a una velocità tale che se l'"Albatros" avesse incontrato una montagna sulla sua strada vi si sarebbe sfasciato contro come una nave sbattuta contro la costa. Difatti, non solo non poteva più dirigersi orizzontalmente, ma non era più padrone dei suoi movimenti neppure in senso verticale.
E ci sono, disgraziatamente, alcuni rilievi nelle terre antartiche, sicché a ogni momento sarebbe stato possibile un urto che avrebbe significato la distruzione dell'apparecchio.
Questa catastrofe fu tanto più da temere in quanto il vento piegò a est, varcando il meridiano zero. In quel momento, due punti luminosi apparvero un centinaio di chilometri a prua dell'"Albatros".
Erano i due vulcani che fanno parte del vasto sistema dei monti della Barriera di Ross, l'Erebus e il Terror.
L'"Albatros" si sarebbe dunque bruciato alla loro fiamma, come una gigantesca farfalla?
Fu un'ora di estrema tensione. Uno dei vulcani, l'Erebus, sembrava precipitarsi verso l'aeronave che non poteva deviare dalla direzione dell'uragano. Le fiamme che se ne sprigionavano ingrandivano a vista d'occhio, una cortina di fuoco sbarrava la strada. Intensi chiarori riempivano ora lo spazio, e a bordo le figure, illuminate con violenza, prendevano un aspetto infernale. Tutti, immobili, senza un

grido, senza un gesto, aspettavano il momento spaventevole in cui quella fornace li avrebbe avviluppati del suo fuoco.
Ma l'uragano che trascinava l'"Albatros" lo salvò da quella tremenda catastrofe: le fiamme dell'Erebus, piegate dalla tempesta, gli fecero strada. Sorvolò il cratere in piena eruzione in mezzo a una grandine di sostanze laviche, per fortuna respinte dall'azione centrifuga delle eliche di sospensione.
Un'ora dopo, l'orizzonte nascondeva agli sguardi le due torce colossali che rischiarano i confini del mondo durante la lunga notte polare.
Alle due del mattino le isole Ballery furono superate all'estremità della Discovery Bay, senza che fosse possibile riconoscerla poiché era saldata alle terre artiche da una crosta di ghiaccio.
E allora, a partire dal cerchio polare che l'"Albatros" tagliò in corrispondenza del centosettantacinquesimo meridiano, l'uragano lo trascinò al disopra delle banchise, al disopra degli iceberg, contro i quali rischiò cento volte di fracassarsi. Non era più nelle mani del suo timoniere, ma in quelle di Dio... e Dio è un buon pilota.
L'aeronave risaliva allora il meridiano di Parigi, che forma un angolo di centocinque gradi con quello che aveva seguito per superare il cerchio del mondo antartico.
Infine, di là dal sessantesimo parallelo l'uragano manifestò la tendenza a rompersi. La sua furia diminuì sensibilmente, l'"Albatros" cominciò a ridiventare padrone dei suoi movimenti. Poi, e fu un immenso sollievo, rientrò nelle regioni illuminate del globo e il giorno riapparve verso le otto del mattino.
Robur e i suoi, dopo essere sfuggiti al ciclone di Capo Horn, erano liberi dall'uragano. Erano stati ricondotti verso le regioni del Pacifico passando sopra tutta la regione polare, dopo aver percorso settemila chilometri in diciannove ore, a una velocità cioè di oltre quattro leghe al minuto: il doppio di quella che l'"Albatros" poteva raggiungere sotto l'azione dei suoi propulsori in circostanze normali.
Ma Robur non sapeva più dov'era, a causa della perturbazione dell'ago della bussola nelle vicinanze del polo magnetico. Bisognava aspettare che il sole apparisse in condizioni adatte a un'osservazione.
Disgraziatamente, quel giorno grosse nuvole ingombravano il cielo, e il sole non si fece vedere.
Fu una delusione tanto più sentita in quanto le due eliche di propulsione avevano subito alcune avarie.
Robur, contrariatissimo dell'incidente, quel giorno poté avanzare solo a velocità moderata; quando passò sopra gli antipodi di Parigi, lo fece a una velocità di sole sei leghe all'ora. Bisognava stare attenti a non peggiorare le avarie. Se i due propulsori avessero cessato di funzionare, la situazione dell'aeronave sospesa sopra il Pacifico sarebbe diventata più che pericolosa; tanto che l'ingegnere si domandava se non fosse il caso di procedere alle riparazioni sul posto, così da garantire la continuazione del viaggio.
L'indomani, 27 luglio, alle sette del mattino, fu segnalata una terra a nord. Ben presto si vide che era un'isola. Ma quale, fra le migliaia di cui è disseminato il Pacifico? Robur decise tuttavia di fermarvisi, senza atterrare. Pensava che una giornata sarebbe stata sufficiente per le riparazioni, e che avrebbe potuto ripartire la sera stessa.
Il vento era completamente caduto: circostanza favorevole alla manovra da eseguire. Almeno, poiché sarebbe rimasto stazionario, l'"Albatros" non sarebbe stato trasportato non si sapeva dove.
Un lungo cavo di centocinquanta piedi, con un'ancora legata all'estremità, fu filato fuori bordo. Quando l'aeronave arrivò sopra il margine dell'isola, l'ancora scivolò sui primi scogli senza mordere, poi fece saldamente presa fra due massi. Il cavo si tese sotto l'effetto delle eliche di sospensione e l'"Albatros" rimase immobile come una nave con l'ancora a picco. Era la prima volta che stabiliva un contatto con la terra da quando aveva lasciato Filadelfia.

15.
Nel quale avvengono cose che meritano, davvero, di venir raccontate.

Quando l'"Albatros" stava ancora alto nel cielo, si era potuto vedere che l'isola era di mediocre grandezza. Ma su quale parallelo giaceva? Su quale meridiano l'"Albatros" l'aveva accostata? Era un'isola del Pacifico, dell'Australasia, dell'Oceano Indiano? Non si poteva saperlo finché Robur non avesse fatto il punto. Tuttavia, benché non si fosse potuto tener conto delle indicazioni della bussola, v'era motivo di pensare che si trovasse nel Pacifico. Quando fosse apparso il sole le condizioni sarebbero state eccellenti per un'accurata osservazione.
Da quell'altezza l'isola, che misurava circa quindici miglia di circonferenza, si profilava come una stella di mare a tre punte.
Alla punta sud-est emergeva un isolotto, preceduto da un piccolo arcipelago di scogli. Contro la riva, nessuna linea di risacca, il che tendeva a confermare Robur nella sua opinione, poiché flusso e riflusso sono quasi nulli nel Pacifico.
Alla punta nord-ovest s'innalzava una montagna conica la cui altezza si poteva stimare in milleduecento piedi.
Non si scorgeva nessun indigeno, ma poteva darsi che ve ne fossero sul litorale opposto; in ogni caso, se avevano visto l'aeronave, lo spavento doveva averli spinti a nascondersi o a darsi alla fuga.
L'"Albatros" aveva accostato l'isola dalla punta nord-est. Non lontano, in una piccola cala, un rio sfociava fra gli scogli. Di là, qualche vallata sinuosa, alberi di diverse specie e selvaggina, specialmente pernici e ottarde, in grande abbondanza. Se l'isola non era abitata, per lo meno sembrava abitabile. Certo Robur vi sarebbe potuto atterrare, e se non l'aveva fatto era perché il suolo, molto accidentato non offriva un posto comodo dove far posare l'aeronave.
In attesa di fare il punto l'ingegnere fece cominciare le riparazioni, che contava di portare a termine in giornata. Le eliche di sospensione, in perfetto stato, avevano funzionato mirabilmente nel pieno della violenza dell'uragano, il quale, come abbiamo fatto notare, aveva notevolmente alleggerito il loro lavoro. In quel momento era in funzione metà del gioco, e tanto bastava a garantire la tensione del cavo fissato perpendicolarmente al litorale.
Ma i due propulsori avevano sofferto, e anche più di quanto Robur avesse creduto; bisognava raddrizzare le pale e ritoccare gli ingranaggi che trasmettevano agli assi il movimento di rotazione.
L'elica anteriore fu la prima di cui l'equipaggio si occupò, sotto la direzione di Robur e di Tom Turner. Meglio cominciare da quella, per il caso che un motivo qualunque costringesse l'"Albatros" a riprendere il volo prima d'aver terminato il lavoro. Bastava quel propulsore per mantenersi abbastanza facilmente sulla buona rotta.
Nel frattempo Zio Prudenza e Phil Evans, dopo aver passeggiato per un

po' sulla piattaforma, erano andati a sedersi a poppa.
Quanto a Frycollin, si sentiva tutto consolato. Che bellezza essere sospeso a soli centocinquanta piedi da terra!
Il lavoro venne interrotto solo quando l'altezza del sole sopra l'orizzonte permise prima di prendere un angolo orario, poi, quando fu alto, di calcolare lo zenit del luogo.
Il risultato dell'osservazione, fatta con la massima esattezza, fu il seguente:
longitudine: 176 gradi e 17 primi a est del meridiano zero;
latitudine: 43 gradi e 47 primi a sud dell'Equatore.
Il punto, sulla carta, corrispondeva alla posizione dell'isola Chatam e dell'isolotto Vifl, nel gruppo designato anche sotto il nome complessivo di isole Broughton. Questo gruppo si trova quindici gradi a est di Tawai-Pomanu, isola a sud della Nuova Zelanda, nella parte meridionale del Pacifico.
«Pressappoco quel che supponevo» disse Robur.
«E allora, siamo?...»
«Quarantasei gradi a sud dell'isola X, cioè a una distanza di duemilaottocento miglia.»
«Ragione di più per riparare i propulsori» osservò il secondo. «Su questo percorso potremmo trovare venti contrari, e con le poche provviste che ci rimangono è importante raggiungere l'isola X il più presto possibile.»
«Certo, Tom, e spero di rimettermi in viaggio durante la notte, dovessi anche partire con un'elica sola e riparare l'altra per strada.»
«E, comandante» domandò Turner «quei due signori? E il loro domestico?»
«Che te ne pare, Tom?» rispose Robur. «Sarebbero tanto da compiangere se dovessero diventare coloni dell'isola X?»
Ma che cos'era dunque quest'isola X? E' tempo che il lettore lo sappia. Era un'isola perduta nell'immensità del Pacifico, fra l'Equatore e il Tropico del Cancro, un'isola che giustificava bene il segno algebrico che Robur le aveva dato per nome. Emergeva dalla vastità dell'oceano che circonda le isole Marchesi, fuori da tutte le rotte oceaniche. Là Robur aveva fondato la sua piccola colonia, là andava a riposarsi l'"Albatros" quando era stanco del volo, e a rifornirsi di quanto gli occorreva per i suoi viaggi interminabili. Là, disponendo di grandi risorse, Robur aveva potuto installare un cantiere e fabbricare la sua aeronave; e là poteva ripararla, persino rifarla. I magazzini contenevano materiali, sostanze, provviste d'ogni genere, accumulati per il mantenimento d'una cinquantina di persone: tutta la popolazione dell'isola.
Quando Robur aveva doppiato Capo Horn, qualche giorno innanzi, la sua intenzione era ben quella di riguadagnare l'isola traversando obliquamente il Pacifico; ma il ciclone aveva preso l'"Albatros" nel suo vortice, e dopo, l'uragano lo aveva trascinato sulle regioni australi. In verità, a conti fatti, era stato rimesso pressappoco sulla rotta primitiva e senza le avarie del propulsore il ritardo sarebbe stato quasi insignificante.
La destinazione era dunque, adesso, l'isola X. Ma come aveva detto Turner, la strada era ancor lunga. Probabilmente si sarebbe dovuto lottare contro venti sfavorevoli. Tutta la sua potenza meccanica non sarebbe stata eccessiva, per condurre l'"Albatros" a destinazione nel tempo voluto. Con un tempo medio, ad andatura normale la traversata doveva compiersi in tre o quattro giorni.
Questo aveva deciso Robur a fermarsi all'isola Chatam, dove esistevano le condizioni migliori per riparare almeno l'elica di prua. Così egli non avrebbe più temuto, quando insorgesse un vento contrario, d'esser trascinato a sud mentre voleva andare a nord. Al calar della notte la riparazione sarebbe stata compiuta. L'ingegnere avrebbe manovrato allora in modo da disincagliare l'ancora, e, se fosse stata troppo saldamente incastrata fra gli scogli, egli poteva rassegnarsi a

tagliare il cavo, riprendendo poi il volo verso l'Equatore.
Come si vede era il più semplice modo di procedere, e il migliore.
Il personale dell'"Albatros", sapendo che non c'era tempo da perdere, si mise risolutamente al lavoro.
Intanto fra Zio Prudenza e Phil Evans si svolgeva una conversazione che doveva avere conseguenze estremamente gravi.
«Phil Evans» disse Zio Prudenza «siete deciso come me a far sacrificio della vostra vita?»
«Sì, come voi!»
«Per l'ultima volta, è evidente che non dobbiamo aspettarci nulla di bene da questo Robur?»
«Evidentissimo.»
«E allora, Phil Evans, la mia decisione è presa. Poiché l'"Albatros" deve ripartire questa sera stessa, la notte non passerà senza che abbiamo compiuto l'opera nostra. Spezzeremo le ali all'uccello dell'ingegnere Robur. Questa notte salterà in aria: in pieno volo.»
«E salti dunque!»
Come si vede i due colleghi erano d'accordo su tutto, anche quando si trattava di accettare con tanta indifferenza l'orrenda morte che li aspettava.
«Avete ciò che occorre?» domandò Phil Evans.
«Sì. La notte scorsa, mentre Robur e i suoi uomini badavano solo alla salvezza dell'aeronave, ho potuto scivolare nella santabarbara: vi ho preso un candelotto di dinamite.»
«Mettiamoci all'opera, Zio Prudenza!»
«No. Solo stasera. Quando sarà scesa la notte rientreremo in cabina, voi farete la guardia perché non possano sorprendermi.»
Verso le sei essi cenarono come d'abitudine. Due ore dopo s'erano ritirati in cabina, come persone decise a coricarsi presto per rifarsi d'una notte insonne.
Né Robur né alcuno tra i suoi compagni potevano sospettare quale catastrofe minacciasse l'"Albatros".
Ecco come intendeva agire Zio Prudenza:
Era riuscito a penetrare nella santabarbara (come aveva detto a Phil Evans), che si trovava in uno dei compartimenti della stiva, e s'era impadronito d'una certa quantità di polvere e d'un candelotto simile a quelli di cui l'ingegnere aveva fatto uso nel Dahomey. Rientrato in cabina aveva nascosto diligentemente la refurtiva, con la quale era deciso a far saltare l'"Albatros" in pieno cielo, non appena ripreso il volo.
In quel momento Phil Evans esaminava l'ordigno esplosivo rubato dal compagno.
Era una specie d'astuccio la cui armatura metallica conteneva circa un chilogrammo di sostanza esplosiva: doveva bastar a danneggiare gravemente l'aeronave, mettendo fuori uso il suo gioco di eliche. Se l'esplosione non distruggeva tutto in un solo colpo, l'aeronave avrebbe pur finito con l'andare in pezzi nella caduta. E nulla era più facile che deporre l'ordigno in un angolo della cabina, in modo che sfondasse la piattaforma raggiungendo poi la chiglia fin nella membratura.
Ma per l'esplosione occorreva far scoppiare la capsula di fulminato di cui il candelotto era munito. Ecco la parte più delicata dell'operazione: bisognava dar fuoco, alla capsula, in un tempo calcolato con estrema esattezza.
Zio Prudenza infatti vi aveva ben riflettuto. Una volta riparata l'elica di prua, l'aeronave avrebbe ripreso il volo verso nord; ma, fatto questo, era probabile che Robur e i suoi uomini si spostassero a poppa per riparare l'elica posteriore. La presenza di tutto l'equipaggio in prossimità della cabina avrebbe potuto ostacolare il lavoro; perciò il presidente del Weldon Institute aveva deciso di servirsi d'una miccia, così che l'esplosione si producesse nel momento opportuno, scelto in anticipo.
Spiegava dunque a Phil Evans:

«Ho preso anche della polvere, con questa fabbricherò una miccia lunga quanto occorre perché impieghi un dato tempo a bruciare, e ne innesterò l'estremità nella capsula di fulminato. Ho intenzione di accenderla a mezzanotte, così che l'esplosione avvenga fra le tre e le quattro del mattino.»
«Perfetto!» approvò Phil Evans.
Straordinaria davvero la freddezza con cui i due colleghi erano arrivati a considerare la catastrofe, nella quale anche loro avrebbero trovato la morte. Il fatto è che in loro s'era accumulato un tal odio contro Robur e i suoi, che il sacrificio della vita pareva nulla se doveva servire a distruggere, con l'"Albatros", tutti coloro che trasportava attraverso i cieli. Un atto insensato, odioso anche? Non si può forse negarlo. Ma a tanto quei due uomini erano arrivati dopo cinque settimane di collera repressa, di rabbia impotente.
«E Frycollin?» domandò tuttavia Phil Evans. «Abbiamo il diritto di risolvere così la sua vita?»
«Sacrifichiamo pur la nostra!» rispose Zio Prudenza.
Non è affatto indiscutibile che Frycollin dovesse trovar sufficiente questa giustificazione.
Zio Prudenza si mise subito all'opera, in ogni modo, e Phil Evans gli faceva da palo.
Oltretutto l'equipaggio era ancora occupato a prua, non si rischiava molto d'essere sorpresi.
Zio Prudenza cominciò con il pestare una piccola quantità di polvere, così da ridurla finissima; poi, inumiditala leggermente, la mise in una guaina di tela in forma di miccia. L'accese, si assicurò che bruciasse in ragione di cinque centimetri ogni dieci minuti, quindi di un metro in tre ore e mezzo; (55) ciò fatto la spense, la serrò in una stretta spirale di corda e la fissò alla capsula della cartuccia.
Il lavoro si concluse verso le dieci di sera, non aveva svegliato il minimo sospetto.
Phil Evans andò allora a raggiungere il collega nella cabina.
Durante la giornata si era svolta col massimo impegno la riparazione dell'elica anteriore; ma era stato necessario tirarla entro bordo per smontare le pale, che erano piegate.
Quanto alle pile e agli accumulatori nulla di tutto ciò che produceva la forza meccanica dell'"Albatros" aveva sofferto per la violenza del ciclone; c'era ancora di che alimentare le macchine per quattro o cinque giorni.
Era scesa la notte, quando Robur e i suoi uomini interruppero il lavoro. Il propulsore di prua non era ancora stato rimesso a posto e occorrevano ancora tre ore di lavoro per rimetterlo in grado di funzionare. Così, dopo averne parlato con Tom Turner, Robur decise di concedere un po' di riposo all'equipaggio rotto dalla fatica, e destinare all'indomani quanto restava da fare. Del resto per quel lavoro così delicato occorreva la luce del giorno: non sarebbe bastata quella, troppo debole, dei fanali di bordo.
Zio Prudenza e Phil Evans ignoravano tutto questo. Basandosi su quel che avevano sentito dire a Robur, dovevano pensare che l'elica di prua sarebbe stata riparata prima di notte e che l'"Albatros" avrebbe immediatamente ripreso il viaggio verso nord. Lo credevano dunque staccato dall'isola, quando vi era ancora trattenuto dall'ancora. Tale circostanza avrebbe dato alle cose una piega ben diversa da quella che s'immaginavano.
La notte era nera, senza luna; grosse nubi rendevano più profonda l'oscurità. Cominciava a soffiar una brezza leggera proveniente da sud-ovest, ma non spostava l'"Albatros" immobile sull'ancora, con il cavo verticalmente teso.
Zio Prudenza e Phil, chiusi in cabina, scambiavano rade parole ascoltando il fremito delle eliche di sospensione che coprivano tutti gli altri rumori di bordo. Aspettavano il momento d'agire.
Poco prima di mezzanotte:
«E' tempo!» disse Zio Prudenza.

Sotto le cuccette della cabina c'era un cofano che scorreva come un cassetto. Qui Zio Prudenza depositò il candelotto di dinamite munito della sua miccia, che in questo modo avrebbe potuto bruciare senza tradire la sua presenza né con l'odore né con il crepitio. Zio Prudenza ne accese un'estremità e spingendo il cofano sotto la cuccetta:
«Adesso a poppa» disse «e aspettiamo.»
I due uscirono. Si stupirono nel constatare che il timoniere non era al suo solito posto.
Phil Evans si sporse allora dalla piattaforma.
«L'"Albatros" non si è mosso!» disse sottovoce. «Si vede che non hanno finito il lavoro, non è potuto partire.»
Zio Prudenza ebbe un gesto di disappunto.
«Bisogna spegnere la miccia» disse.
«No... bisogna scappare!» disse Phil Evans.
«Scappare?»
«Certo! Scivolando lungo il cavo dell'ancora, poiché fa notte. Una discesa di centocinquanta piedi: un niente!»
«Un niente. Avete ragione, Phil Evans; saremmo matti a non approfittare dell'occasione.» Ma intanto rientrarono in cabina e presero tutto ciò che potevano portare con sé, in previsione d'un soggiorno più o meno prolungato sull'isola. Poi, chiusa la porta, scivolarono senza rumore verso prua.
La loro intenzione era svegliare Frycollin, obbligarlo a fuggire con loro.
L'oscurità era profonda. Le nubi, spinte dal vento di sudovest, cominciavano ad accumularsi in cielo. Già l'aeronave beccheggiava un po' sull'ancora, il cavo non era più perfettamente verticale. La discesa avrebbe dunque offerto un po' più di difficoltà ma questo non avrebbe certo fermato uomini che non avevano esitato a giocare la vita.
I due intanto proseguivano verso prua, fermandosi ogni tanto al riparo dei casotti per assicurarsi che non s'udissero rumori sospetti.
Niente: dappertutto silenzio assoluto e buio perfetto. L'aeronave era immersa nel sonno.
Zio Prudenza e Phil Evans erano ormai vicini alla cabina di Frycollin, quando Evans si bloccò:
«L'uomo di guardia!» disse.
Un uomo infatti era steso là accanto. Se dormiva, lo faceva con un occhio solo. La fuga sarebbe diventata impossibile, se fosse stato dato l'allarme.
Là presso c'erano cavi, pezzi di stoffa e stoppa, che erano stati usati per la riparazione dell'elica.
Un attimo dopo l'uomo di guardia era imbavagliato, incappucciato e legato a uno dei montanti della battagliola, nell'impossibilità di lanciare un grido o di fare un movimento.
Tutto era stato fatto quasi senza rumore.
Zio Prudenza e Phil Evans tesero l'orecchio... Sempre silenzio perfetto. Tutti dormivano.
I due fuggiaschi - perché certo possiamo già dar loro questo nome - arrivarono davanti alla cabina occupata da Frycollin, dove François Tapage russava così rumorosamente da giustificare in pieno il suo nome.
Con sua grande sorpresa, Zio Prudenza non ebbe bisogno di spingere la porta di Frycollin: era già aperta. Si sporse all'interno della cabina, ritirandosi subito per dire stupefatto:
«Qui non c'è!»
«Non c'è!? E dove può essere?» mormorò Phil Evans.
Strisciarono fino a prua, pensando che forse Frycollin s'era buttato a dormire in qualche angolo...
Niente e nessuno.
«Che sia scappato prima di noi, lo sciagurato?» domandò Zio Prudenza.
«Scappato o no, non possiamo perdere altro tempo» disse Phil Evans.

«Via! Andiamo!»
Senza esitare, l'uno dopo l'altro, i due uomini s'aggrapparono al cavo con entrambe le mani, vi si assicurarono con i piedi, e lasciandosi scivolare arrivarono a terra sani e salvi.
Che gioia sentirsi sotto il passo quel suolo che mancava loro da tanto tempo, camminare su terreno solido, non essere più in balia dell'aria! Si preparavano a guadagnare l'interno dell'isola risalendo il rio, quando davanti a loro si parò un'ombra.
Era Frycollin.
Davvero così! Il negro aveva avuto la stessa idea del padrone, e l'audacia di metterla in esecuzione senza neppure avvertirlo.
Ma non era il momento adatto per i rimproveri. Zio Prudenza si disponeva a cercare un rifugio in qualche parte ben lontana dell'isola, quando Phil Evans lo fermò.
«Zio Prudenza» disse «ascoltatemi. Adesso siamo fuori dalle mani di quel Robur. E' votato insieme ai suoi compagni a una morte spaventosa. La merita, d'accordo. Ma se giurasse sul suo onore di non tentare di riprenderci...»
«L'onore d'un simile mascalzone...»
Zio Prudenza non poté terminare. C'era movimento a bordo dell'"Albatros". Evidentemente era stato dato l'allarme, l'evasione stava per essere scoperta.
«A me!... A me!...» gridava qualcuno.
Era l'uomo di guardia ch'era riuscito a togliersi dalla bocca il bavaglio. Passi precipitosi risuonarono sul ponte dell'aeronave e quasi subito i fanali si accesero, illuminando un vasto tratto di terra e di mare.
«Eccoli!... Eccoli!...» gridò Tom Turner.
I fuggiaschi erano stati visti.
Nello stesso istante, in seguito a una serie di ordini gridati da Robur, la velocità delle eliche di sospensione fu diminuita e, alando a bordo il cavo, l'"Albatros" cominciò ad avvicinarsi a terra.
In quel momento si udì distintamente la voce di Phil Evans:
«Ingegnere Robur, vi impegnate sul vostro onore a lasciarci liberi su quest'isola?»
«Mai!» ruggì Robur.
La risposta fu seguita da un colpo di fucile: la pallottola sfiorò la spalla di Phil Evans.
«Ah! i mascalzoni!» urlò Zio Prudenza.
E tenendo il coltello in mano, si precipitò verso gli scogli fra i quali era incastrata l'ancora. L'aeronave era a non più di cinquanta piedi dal suolo.
Di lì a pochi secondi il cavo era tagliato. La brezza che aveva sensibilmente rinfrescato, prendendo l'"Albatros" di traverso lo trascinava verso nord-est, sul mare.

16.

Che lascerà il lettore in un'incertezza forse sgradita.

Era mezzanotte. Dall'aeronave erano stati sparati ancora cinque o sei colpi di fucile. Zio Prudenza e Frycollin, sostenendo Phil Evans, s'erano gettati al riparo degli scogli. Non erano stati colpiti, e per il momento non avevano più nulla da temere.
Nello stesso tempo che s'allontanava dall'isola di Chatam,

l'"Albatros" fu subito portato a una quota di novecento metri: era stato necessario forzare la velocità ascensionale per non cadere in mare.
Non appena l'uomo di guardia liberatosi del bavaglio aveva lanciato il primo grido, Robur e Tom s'erano precipitati verso di lui, l'avevano liberato del pezzo di tela che l'incappucciava e delle corde che lo legavano. Poi il secondo s'era precipitato nella cabina di Zio Prudenza e Phil Evans: vuota!
Da parte sua François Tapage aveva ispezionato la cabina di Frycollin. Anche là, nessuno!
Constatando che i prigionieri gli erano sfuggiti, Robur si abbandonò a un violento accesso di collera. L'evasione di Zio Prudenza e di Phil Evans significava la rivelazione del suo segreto, del suo essere, del suo nome al mondo intero. Non s'era inquietato più che tanto quando quei due avevano lanciato quel documento durante la traversata dell'Europa: erano tante le probabilità che fosse andato perduto. Ma adesso!
Poi calmandosi:
«Sono fuggiti. E va bene» disse. «Ma siccome non potranno andarsene tanto presto dall'isola di Chatam, tornerò; li cercherò. Li prenderò! E allora...»
Infatti i tre fuggiaschi non potevano considerarsi ancora in salvo. L'"Albatros", ridiventato padrone dei suoi movimenti, sarebbe presto tornato all'isola, dalla quale i tre evasi non avrebbero potuto fuggire tanto in fretta. Prima di dodici ore, l'ingegnere li avrebbe riavuti in suo potere.
Dodici ore? Ma prima che ne passassero due, l'"Albatros" sarebbe stato distrutto! Quel candelotto di dinamite non era come una torpedine attaccata al suo fianco, che l'avrebbe annientato in pieno cielo?
Intanto, rinfrescando sempre la brezza, l'aeronave era trascinata verso nord-est. Benché procedesse a velocità moderata, al levar del sole l'isola di Chatam non sarebbe stata più in vista.
Per tornare contro il vento sarebbe stato necessario che i propulsori, o almeno quello di prua, fossero in condizione di funzionare.
«Tom» ordinò l'ingegnere «accendi i fanali al massimo.»
«Sì, comandante.»
«E tutti al lavoro!»
«Tutti.»
Nessuno pensava certo più a rimandare il lavoro all'indomani, nessuno sentiva più la fatica. Non c'era uomo nell'equipaggio che non condividesse i sentimenti del comandante, che non fosse pronto a fare qualsiasi cosa per riprendere i fuggiaschi. Appena rimessa a posto l'elica di prua sarebbero tornati a Chatam, avrebbero di nuovo ancorato l'aeronave, avrebbero dato la caccia ai prigionieri. Soltanto allora sarebbero cominciate le riparazioni all'elica di poppa, e poi l'aeronave avrebbe potuto continuare in tutta sicurezza, attraverso il Pacifico, il suo viaggio di ritorno all'isola X.
Era però importante che l'"Albatros" non fosse trascinato troppo lontano verso nord-est; disgraziatamente invece il vento rinfrescava, e non si poteva né andargli contro né restar fermi. Privo dei propulsori, l'apparecchio era diventato un pallone non dirigibile. I fuggiaschi, di vedetta sulla spiaggia, l'avevano visto sparire prima che l'esplosione lo mandasse a pezzi.
La situazione non poteva non ispirare a Robur le più vive preoccupazioni per quanto riguardava i suoi progetti ulteriori. Era probabile infatti che il ritorno all'isola subisse un ritardo piuttosto grave. Così, mentre gli uomini lavoravano di lena, prese la decisione di scendere a bassa quota, con la speranza di trovare correnti aeree più deboli. Forse l'"Albatros" sarebbe riuscito a rimanere in quei paraggi fino al momento in cui la riparazione dell'elica lo avrebbe rimesso in grado di combattere il vento.
La manovra venne subito fatta. Se una nave avesse assistito alle evoluzioni di quell'apparecchio, allora splendente delle luci dei suoi

fanali, da quale spavento sarebbe stato preso l'equipaggio!
L'"Albatros" fermò la discesa a poche centinaia di piedi dalla superficie dell'oceano.
Per sua sfortuna Robur dovette constatare che in quella zona inferiore il vento soffiava con più forza, sicché l'aeronave si spostava più velocemente di prima e rischiava di essere trascinata molto lontano a nord-est.
In definitiva, fatto il tentativo, si constatò che conveniva mantenersi a più alta quota, dove l'atmosfera era meglio equilibrata.
L'"Albatros" risalì dunque a una quota media di tremila metri, dove, se non poté rimanere fermo, perlomeno lo scarroccio era meno forte.
L'ingegnere poteva dunque sperare che al sorgere del sole, e da quell'altezza, avrebbe ancora avuto in vista i paraggi dell'isola, della quale aveva del resto rilevato la posizione con ogni esattezza.
Quanto alla questione se i fuggiaschi avrebbero ricevuto buona accoglienza da parte degli indigeni, nel caso che l'isola fosse abitata, Robur non vi dedicò un solo pensiero. Poco gli importava che gli indigeni venissero in aiuto degli uomini cui dava la caccia: con i mezzi offensivi di cui disponeva l'"Albatros", sarebbe stato un gioco spaventarli e disperderli. La cattura dei prigionieri non era dunque un problema, da quel punto di vista, e una volta riacciuffati...
«Non si scappa dall'isola X!» esclamò Robur.
Verso l'una dopo mezzanotte l'elica era riparata; si trattava solo di rimetterla a posto, il che avrebbe richiesto un'altra ora di lavoro.
Ma intanto, quella miccia che bruciava nella cabina abbandonata! Quella miccia della quale più d'un terzo s'era già consumato! E quella scintilla che s'avvicinava alla dinamite!
Se gli uomini dell'aeronave non fossero stati così occupati, forse uno di loro avrebbe sentito quel crepitio leggero; forse avrebbe avvertito un odore di polvere bruciata. Si sarebbe preoccupato, avrebbe avvertito l'ingegnere o Tom Turner, e allora si sarebbero fatte ricerche, si sarebbe scoperto il cofano nel quale era stato deposto l'ordigno esplosivo... Ci sarebbe stato ancora il tempo di salvare il meraviglioso "Albatros" e tutti coloro che portava a bordo!
Ma gli uomini lavoravano a prua, cioè a venti metri dalla cabina dei fuggiaschi; nulla li chiamava ancora in quella parte dell'aeronave, come nulla poteva distrarli dal lavoro, che esigeva tutta la loro attenzione.
Robur era là anche lui, e lavorava con le sue mani, da quell'abile meccanico che era. Esortava a fare in fretta, ma badando che tutto fosse fatto anche con la massima cura. Doveva, assolutamente doveva, ridiventare padrone dell'apparecchio. Se non riusciva a riprendere i fuggiaschi, quelli avrebbero finito per tornare in patria. Si sarebbero fatte indagini, l'isola X non sarebbe forse sfuggita alle ricerche, e sarebbe stata la fine di quell'esistenza che gli uomini dell'"Albatros" si erano creata: esistenza sovrumana, sublime.
In quel momento, Tom Turner si avvicinò all'ingegnere. Era l'una e un quarto.
«Comandante» disse «mi sembra che il vento cominci a cadere; girando a ovest, però.»
«E che dice il barometro?» domandò Robur dopo avere osservato l'aspetto del cielo.
«E' pressappoco stazionario» rispose il secondo. «Però mi sembra che sotto l'"Albatros" le nuvole si abbassino.»
«Effettivamente, Tom, e in questo caso non è impossibile che sul mare piova. Ma finché ci teniamo sopra le nuvole, poco importa: non saremo ostacolati nel lavoro.»
«Ma se piove» osservò Turner «è probabile che laggiù il vento sia completamente caduto.»
«Certamente, Tom. Però preferisco non scendere ancora. Finiamo di riparare le avarie, e potremo allora manovrare come ci conviene. Questa è la cosa principale.»
Qualche minuto dopo le due la prima parte del lavoro era finita.

Rimessa a posto l'elica anteriore, le pile che l'azionavano furono messe in funzione. Il movimento si accelerò a poco a poco e l'"Albatros", volgendo la prua a sudovest. tornò a velocità media verso l'isola Chatam.
«Tom» disse Robur «sono circa due ore e mezzo che andiamo alla deriva verso nord-est. Il vento non è cambiato, come ho potuto controllare osservando la bussola. Quindi calcolo che in un'ora, non più, dovremmo essere nei pressi dell'isola.»
«Penso anch'io, comandante» rispose Turner «poiché avanziamo di una dozzina di metri al secondo. Fra le tre e le quattro del mattino, l'"Albatros" sarà tornato al punto di partenza.»
«E sarà tanto meglio, Tom. Abbiamo tutto l'interesse ad arrivare di notte e ad atterrare senza essere visti. I fuggiaschi, credendoci lontani a nord, non staranno in guardia. Quando l'"Albatros" sarà quasi a fior di terra, cercheremo di nasconderlo dietro qualche alto scoglio. Poi, dovessimo anche passare qualche giorno a Chatam...»
«Lo passeremo, comandante, e dovessimo lottare contro un intero esercito d'indigeni...»
«Lotteremo, Tom, lotteremo per il nostro "Albatros"!»
L'ingegnere si volse allora agli uomini che aspettavano nuovi ordini.
«Ragazzi» disse «non è ancora tempo di riposare. Bisogna lavorare fino a giorno.»
Tutti erano pronti a farlo.
Si trattava di ricominciar sul propulsore di poppa le riparazioni che erano state fatte a quello di prua. Erano le stesse avarie, prodotte dalla stessa causa: la violenza dell'uragano durante la traversata dell'Antartide.
Per tirare a bordo l'elica, convenne fermare per qualche minuto il volo dell'aeronave, e anzi farla indietreggiare. Su ordine di Robur il macchinista fece dunque macchina indietro, rovesciando la rotazione dell'elica anteriore, e l'aeronave cominciò a rinculare pian piano.
Tutti si disponevano a trasferirsi a poppa, quando Tom Turner avvertì con sorpresa uno strano odore.
Era il gas della miccia, accumulato nel cofano, che adesso sfuggiva dalla cabina dei fuggiaschi.
«Eh?» fece il secondo.
«Che c'è?» domandò Robur.
«Non sentite?... Non sembra polvere che brucia?»
«Difatti, Tom!»
«E viene dal casotto di poppa..»
«Sì, proprio dalla cabina...»
«Che quei miserabili vi abbiano appiccato il fuoco?»
«E se non fosse soltanto fuoco?» gridò Robur. «Sfonda la porta, Tom, sfonda subito la porta!»
Ma il secondo aveva fatto appena un passo in quella direzione, quando un'esplosione formidabile scosse l'"Albatros". I casotti volarono in schegge, i fanali si spensero perché la corrente elettrica mancò di colpo, e l'oscurità ridiventò completa. Tuttavia, se la maggior parte delle eliche di sospensione, torte o fracassate, era fuori uso, alcune a prua non avevano cessato di funzionare.
D'improvviso, la chiglia dell'aeronave si spaccò leggermente a poppavia del primo casotto, dov'erano gli accumulatori, che continuavano a azionare l'elica di prua, e la parte posteriore della piattaforma precipitò attraverso lo spazio.
Quasi subito si fermarono le ultime eliche sospensive, e anche la parte anteriore dell'"Albatros" cominciò a precipitare.
Era una caduta di tremila metri per gli otto uomini attaccati, come naufraghi, a quel relitto!
E la caduta sarebbe stata tanto più rapida in quanto il propulsore funzionava ancora.
In quel momento Robur, con una prontezza che denotava uno straordinario sangue freddo, si lasciò scivolare fino al casotto semidistrutto, afferrò la leva della messa in marcia e cambiò il senso

di rotazione dell'elica facendone, di uno strumento di propulsione, uno di sospensione.
E' vero che questo sarebbe servito solo a rallentare la caduta; ma per lo meno il relitto non precipitava più con la velocità crescente dei corpi abbandonati all'effetto della forza di gravità. E, se per i sopravvissuti dell'"Albatros" era sempre la morte poiché precipitavano in mare..., non era tuttavia più la morte per asfissia, in un'aria che la velocità della discesa avrebbe reso irrespirabile.
Ottanta secondi al massimo dopo l'esplosione, quanto rimaneva dell'"Albatros" si era inabissato nell'oceano.

17.

Nel quale si torna due mesi indietro, e si fa un salto di due mesi avanti.

Qualche settimana innanzi, il 13 giugno, l'indomani di quella seduta nel corso della quale il Weldon Institute s'era abbandonato a così tempestose discussioni, si era diffusa in tutte le classi della popolazione di Filadelfia, negra o bianca, un'emozione più facile a constatare che a descrivere.
Già nel primo mattino tutti parlavano d'un argomento solo: l'inatteso, lo scandaloso incidente della sera innanzi. Un estraneo che si diceva ingegnere (un ingegnere che pretendeva di chiamarsi con l'inverosimile nome di Robur - Robur il Conquistatore!), un personaggio di origine ignota, di nazionalità sconosciuta, si era presentato inopinatamente nella sala delle sedute, aveva insultato i sostenitori del pallone, vituperato gli amatori di aerostati, vantato i prodigi degli apparecchi più pesanti dell'aria, provocato uno spaventoso tumulto e minacce che aveva ritorte contro gli avversari. Infine, abbandonata la tribuna in mezzo a scariche di revolver, era scomparso e nonostante ogni ricerca non se n'era trovata più traccia.
Un fatto certamente idoneo a metter in movimento tutte le lingue, ad accendere tutte le fantasie. E, invero, se ne parlò e fantasticò quanto si volle, a Filadelfia come negli altri trentasei stati dell'Unione: anche nell'antico, poi, oltre che nel nuovo mondo.
Ma quanto più viva ancora fu l'emozione quando, la sera del 13 giugno, si seppe che né il presidente né il segretario del Weldon Institute erano ricomparsi al loro domicilio! Eppure erano uomini "a posto" sotto tutti i punti di vista, rispettabili, saggi. La vigilia, avevano lasciato la sala delle sedute come cittadini che pensano soltanto a tornarsene tranquilli a casa, come scapoli dei quali nessuna faccia imbronciata accoglierà il ritorno fra le mura domestiche. Che si fossero per caso assentati dalla città? No; o per lo meno non avevano detto nulla che potesse indicare questa intenzione. Anzi, era stato convenuto che l'indomani avrebbero ripreso il loro posto al tavolo presidenziale, l'uno come presidente, l'altro come segretario, in previsione d'una seduta nella quale sarebbero stati discussi gli avvenimenti della sera precedente.
E non solo erano scomparsi senza lasciar traccia quei due eminenti personaggi dello Stato di Pennsylvania: non si avevano notizie neppure del domestico negro Frycollin! Introvabile come il padrone. Mai negro,

dopo Toussaint Louverture, Soulouque e Dessalines, aveva tanto fatto parlare di sé. (56) L'interesse del pubblico per lui era tale da far presagire che gli sarebbe toccato un posto importante non solo fra i suoi colleghi di Filadelfia, ma anche fra tutti quegli originali che una qualsiasi eccentricità basta a mettere in luce in quel bel paese che è l'America.
L'indomani, nulla di nuovo: né i due colleghi né Frycollin erano ricomparsi. L'inquietudine era più viva che mai e cominciava a cambiarsi in agitazione; una folla numerosa si stipava nelle vicinanze degli uffici postali e telegrafici, in attesa di eventuali notizie. Niente, ancora niente.
Eppure molti avevano visto i due colleghi uscire dal Weldon Institute, parlando a voce alta, prendersi al seguito Frycollin che li aspettava, scendere insieme Walnut Street e incamminarsi in direzione di Fairmont Park.
Jem Cip, il vegetariano, aveva persino stretto la mano al presidente dicendogli:
«A domani!»
E William T. Forbes, il fabbricante di zucchero di stracci, aveva ricevuto una cordiale stretta di mano di Phil Evans che due volte gli aveva detto:
«Arrivederci!... Arrivederci!...»
Miss Doll e Miss Mat Forbes, così attaccate a Zio Prudenza dai legami della più pura amicizia, non potevano darsi ragione di quella scomparsa; forse nella speranza che servisse ad avere notizie, parlavano ancor più del solito.
Passarono tre giorni, quattro, cinque, una settimana, due settimane. Nessuno, e nessun indizio che potesse mettere sulla traccia dei tre scomparsi.
Eppure erano state fatte ricerche minuziose in tutto il quartiere: invano. Nelle strade che conducevano al porto: invano. Nel parco, nei folti boschetti, là dove gli alberi erano più fitti. Invano, sempre invano!
Si constatò tuttavia che nella grande radura l'erba era stata calpestata di recente, e in un modo che parve sospetto poiché era inesplicabile; inoltre, sul margine del bosco che la circonda, si riconobbero tracce di una lotta. Una banda di malfattori aveva dunque incontrato e poi attaccato i due colleghi, a quell'ora avanzata della notte, in mezzo a quel parco deserto?
Era possibile, e la polizia procedette quindi a un'inchiesta nelle forme e con la lentezza legali. Si frugò il fiume, se ne dragò il fondo, si ripulirono le rive degli ammassi d'erbe. Se fu inutile, non fu in pura perdita, perché lo Schuylkill aveva veramente bisogno di una buona ripulita. Così, si presero i soliti due piccioni con la solita fava: gente pratica, gli edili di Filadelfia.
A questo punto, si ricorse alla pubblicità dei giornali. Avvisi e annunci furono inviati a tutti i giornali dell'Unione, così democratici come repubblicani, senza distinzioni di colore politico. Il "Daily Negro", il cui speciale pubblico non si stenta a indovinare dal titolo, pubblicò un ritratto di Frycollin, ricavato dalla sua più recente fotografia. Furono offerte ricompense, promesse mance competenti a chiunque fornisse qualche notizia sui tre assenti e persino a chi ritrovasse un qualsiasi indizio capace di mettere sulle loro tracce.
"Cinquemila dollari a chi..."
Nulla servì. I cinquemila dollari rimasero nelle casse del Weldon Institute.
"Introvabili! Introvabili!! Introvabili!!! Zio Prudenza e Phil Evans di Filadelfia!"
Inutile dire che l'inesplicabile scomparsa del presidente e del segretario gettò il Weldon Institute nella costernazione. E, innanzi tutto, l'assemblea prese d'urgenza una misura che sospendeva i lavori relativi alla costruzione dell'aerostato "Go ahead", pur già così

avanzati. Ma come si poteva finire l'opera quando non c'erano più, a compierla, i due principali promotori, quelli che le avevano votato parte del loro tempo e della loro fortuna? Bisognava per forza aspettare.
Proprio in quell'epoca si tornò anche a parlare dello strano fenomeno che aveva tanto sovreccitato gli spiriti qualche settimana innanzi. Infatti il misterioso oggetto volante era stato visto, o meglio intravisto, a parecchie riprese negli alti strati dell'atmosfera. Certo nessuno pensava alla possibilità di un rapporto fra questa strana riapparizione e la non meno strana sparizione dei due rispettabili cittadini di Filadelfia, ci sarebbe anzi voluta una straordinaria vivacità di fantasia per avvicinare i due elementi. Comunque fosse, l'asteroide, il bolide, il mostro aereo chiamatelo come vi piace, era stato riavvistato in condizioni tali che permettevano di valutarne meglio le dimensioni e la forma. Nel Canada, la prima volta, al disopra dei territori che si stendono da Ottawa a Quebec, e questo l'indomani stesso della scomparsa dei due colleghi; più tardi sopra le pianure del Far West, quando aveva voluto gareggiare di velocità con un treno della ferrovia del Pacifico.
A partire da quel giorno, i dubbi del mondo scientifico furono in parte chiariti. Non si trattava di un prodotto della natura: era un apparecchio volante, un'applicazione pratica della teoria del "più pesante dell'aria". E se il creatore, il padrone di quell'aeronave voleva ancora conservare l'incognito per quanto riguardava la sua persona, evidentemente non ci teneva più per la sua macchina, poiché l'aveva lasciata vedere così da vicino sopra il Far West. Quanto alla forza meccanica di cui disponeva, quanto alla natura dei congegni cui era affidato il movimento della macchina, qui si brancolava nel buio più assoluto. Fuor di dubbio era soltanto che l'aeronave poteva spostarsi a straordinaria velocità: qualche giorno dopo era stata segnalata sopra il Celeste Impero, poi sulla parte settentrionale dell'Indostan, poi al disopra delle immense steppe russe...
Quale ardito costruttore possedeva dunque un così potente mezzo di locomozione, per il quale gli stati non avevano più frontiera né gli oceani più limiti, che disponeva dell'atmosfera terrestre come d'un suo regno? Bisognava pensare che fosse quel Robur le cui teorie erano state gettate così brutalmente in faccia ai membri del Weldon Institute, il giorno in cui era venuto a battere in breccia l'utopia della guida dei palloni?
Forse a qualche persona perspicace balenò quest'idea. Ma, fatto veramente molto strano, nessuno formulò l'ipotesi che Robur avesse un qualsivoglia rapporto con la sparizione del presidente e del segretario del Weldon Institute.
Insomma, il mistero sarebbe rimasto tale senza un telegramma che arrivò dalla Francia in America lungo la linea telegrafica di New York, alle undici e trentasette minuti del 6 luglio.
Che cosa diceva il telegramma? Riportava il testo del documento trovato a Parigi in una tabacchiera, documento che rivelava qual era stata la sorte dei due personaggi per i quali l'Unione stava per prendere il lutto.
Il rapimento dunque c'era stato, e l'autore ne era Robur, l'ingegnere venuto a Filadelfia apposta per schiacciare nell'uovo la teoria dei sostenitori del pallone! Lui viaggiava sull'aeronave "Albatros", lui per rappresaglia aveva rapito Zio Prudenza, Phil Evans e per fare cifra tonda anche Frycollin! E quegli uomini, bisognava darli perduti per sempre a meno che, costruendo Dio sa come un apparecchio capace di lottare con quello potentissimo di Robur, i loro amici riuscissero a riportarli sulla terra!
Impossibile descrivere l'emozione, lo stupore. Il telegramma da Parigi era stato spedito alla presidenza del Weldon Institute. I membri del club ne furono subito messi a conoscenza, e nel giro di dieci minuti la notizia si diffondeva in tutta Filadelfia per mezzo del telefono; entro un'ora, portata dagli innumerevoli fili elettrici del nuovo

continente, in tutta l'America. Non ci si voleva credere, e invece nulla era più certo. Doveva essere uno stupido scherzo, dicevano gli uni; una "fumisterie" di pessimo gusto dicevano gli altri. Com'era possibile quel rapimento, a Filadelfia, e compiuto così segretamente? Come aveva potuto un'aeronave atterrare a Fairmont Park, e senza essere segnalata sugli orizzonti dello Stato di Pennsylvania? Abbastanza giusto: erano argomenti validi, e gli increduli avevano ancora il diritto di dubitare. Ma non lo ebbero più sette giorni dopo l'arrivo del telegramma. Il 13 luglio infatti il transatlantico francese "Normandie" aveva dato fondo all'ancora nelle acque dello Hudson: portava la famosa tabacchiera, che la direzione delle ferrovie spedì in tutta fretta da New York a Filadelfia.
Era veramente la tabacchiera del presidente del Weldon Institute. Jem Cip non avrebbe fatto male, quel giorno, a concedersi un pasto più sostanzioso, perché quando la riconobbe per poco non svenne. Quante volte vi aveva attinto la presa dell'amicizia! E la riconobbero anche Miss Doll e Miss Mat, che tante volte l'avevano guardata con la segreta speranza di intingervi, un giorno, la punta delle loro magre dita di zitelle. Poi la riconobbero William T. Forbes, loro padre, Truk Milnor, Bat T. Fyn e molti altri membri del Weldon Institute, che cento volte l'avevano vista aprirsi e richiudersi nella mano del loro venerato presidente. Infine, ebbe a suo favore la testimonianza di tutti gli amici che Zio Prudenza contava nella buona città di Filadelfia, il cui nome dice - e non lo si ripeterà mai abbastanza - che i suoi abitanti si amano l'un l'altro come fratelli.
Non era dunque permesso conservare l'ombra d'un dubbio; perché, poi, non solo la tabacchiera, ma anche la scrittura del documento era ben quella del presidente. Gli increduli non potevano più scuotere la testa. Allora cominciarono le lamentazioni, le mani si levarono disperate verso il cielo. Zio Prudenza e Phil Evans portati attraverso gli spazi da un apparecchio volante, prigionieri che non c'era modo né mezzo di liberare!
La compagnia delle Niagara-Falls, di cui Zio Prudenza era il maggior azionista, per poco non liquidò gli affari e fermò le cascate; la Walton Watch Company pensò di liquidare la fabbrica di orologi, ora che aveva perso il suo di rettore Phil Evans.
Fu un lutto generale; e la parola lutto non è esagerata, perché, all'infuori di qualche testa balzana come se ne trovano anche negli Stati Uniti, nessuno sperava di mai più rivedere quei due stimabili cittadini.
Intanto, dopo il passaggio nel cielo di Parigi non si era saputo più nulla dell'"Albatros". O meglio: qualche ora dopo era stato avvistato al disopra di Roma, ed era tutto. Non è il caso di stupirsene, data la velocità alla quale l'aeronave aveva traversato l'Europa da nord a sud e il Mediterraneo da ovest a est. Grazie a questa velocità nessun cannocchiale aveva potuto sorprenderla in un punto qualsiasi della sua traiettoria, e invano tutti gli osservatori misero il loro personale di vedetta giorno e notte. La macchina volante di Robur il Conquistatore era andata o così lontano o così in alto - in Icaria, come diceva il suo padrone - che si disperò di mai più trovarne la traccia.
Bisogna aggiungere che se la sua velocità era stata minore sul litorale dell'Africa, non essendo il documento ancora conosciuto nessuno aveva cercato l'aeronave nel cielo algerino. La si avvistò, certamente, al disopra di Tombuctù; peraltro l'osservatorio di questa famosa città, ammesso che in tanto famosa città uno ne esistesse, non aveva avuto ancora il tempo d'inviar il risultato delle proprie osservazioni. Quanto al re del Dahomey avrebbe fatto tagliar la testa a ventimila sudditi, ministri compresi, anziché riconoscere che aveva avuto la peggio nella lotta con un apparecchio aereo. Questione d'amor proprio.
Partendo di là, l'ingegnere Robur aveva traversato l'Atlantico; aveva raggiunto la Terra del Fuoco, poi Capo Horn; aveva traversato le terre

australi e, un po' controvoglia, l'immensa Antartide. Evidentemente, da queste regioni non si potevano aspettare notizie.
Luglio passò, nessun occhio umano poté vantarsi d'aver neppure intravisto l'aeronave.
Passò e finì l'agosto, e dei prigionieri di Robur si continuava a non sapere nulla. C'era da domandarsi se l'ingegnere, sull'esempio d'Icaro, non fosse perito vittima della sua temerità.
Poi trascorsero, senza portare novità, i primi ventisette giorni di settembre.
Indubbiamente ci si abitua a tutto in questo mondo: è nella natura dell'uomo diventare, a poco a poco, indifferente ai dolori che si allontanano nel tempo. Si dimentica. Perché è necessario dimenticare. Ma questa volta - bisogna dirlo a suo onore - il pubblico si trattenne sulla solita china. No, non divenne indifferente alla sorte di due bianchi e d'un negro rapiti in cielo come il profeta Elia, ma dei quali la Bibbia non aveva promesso il ritorno sulla terra.
Lo stato d'animo generale fu più forte a Filadelfia che in ogni altro luogo; anche perché vi si mescolavano, bisogna dirlo, certi timori personali. Robur aveva strappato Zio Prudenza e Phil Evans al loro suolo natio per rappresaglia; e certo s'era ben vendicato, benché al di fuori d'ogni diritto. Ma gli sarebbe bastato? Non avrebbe voluto vendicarsi ancora su qualcuno dei colleghi del presidente e del segretario del Weldon Institute? Chi poteva dirsi al riparo dalle razzie di quell'onnipotente padrone del cielo?
Ed ecco, il 28 settembre, una notizia correre per la città. Zio Prudenza e Phil Evans erano riapparsi nel pomeriggio, al domicilio del presidente del Weldon Institute.
Straordinario è che la notizia era vera. Anche se le persone di buon senso non volevano credervi.
Dovettero infine arrendersi all'evidenza. Erano proprio gli scomparsi, in carne e ossa, non la loro ombra... Frycollin medesimo era di ritorno.
I membri del club e i loro amici, poi la folla si riunirono davanti alla casa di Zio Prudenza. Tumultuarono le acclamazioni, gli abbracci, le strette di mano fra interminabili "hip" e "urrah".
C'erano Jem Cip che aveva abbandonato, per correre sul luogo, una colazione a base di lattughe brasate; William T. Forbes, le figlie sue Miss Doll e Miss Mat. Zio Prudenza avrebbe potuto sposarle entrambe quel giorno, se fosse stato mormone; ma non lo era, e non aveva alcuna propensione a diventarlo. Inoltre c'erano Truk Milnor, Bat T. Fyn, e per farla breve tutti i membri del club. Ancora oggi ci si domanda come i due reduci poterono uscire vivi dalle migliaia di braccia di cui dovettero subire la vigorosa stretta, attraversando la città.
La sera stessa, il Weldon Institute doveva tenere la sua seduta settimanale. Si faceva conto che i due colleghi prendessero il loro posto al tavolo presidenziale. E, siccome non avevano ancora detto nulla delle loro avventure - forse perché non era stato lasciato loro il tempo di parlare -, si sperava anche che descrivessero nei particolari le loro impressioni di viaggio.
In verità, per qualche loro ragione, tutt'e due restarono muti. Muto anche Frycollin, che i suoi congeneri per poco non avevano squartato nel delirio d'una troppo entusiastica accoglienza.
Ma ciò che i due colleghi non avevano detto o voluto dire, eccolo. Non è il caso di tornare su quanto già sappiamo che accadde nella notte fra il 27 e il 28 luglio: l'audace fuga di Zio Prudenza e di Phil Evans, la loro gioia nel sentirsi sotto i piedi le rocce dell'isola Chatam, il colpo di fucile sparato su Phil Evans, il cavo tagliato, l'"Albatros", allora privo dei propulsori, trascinato al largo dalla brezza di sud-ovest, mentre ascendeva a grande altezza. I fanali illuminati avevano permesso di seguirlo per un tratto; poi era sparito... I fuggiaschi non avevano più nulla da temere: Robur non avrebbe potuto certo tornare sull'isola, dato che le sue eliche non sarebbero state in grado di funzionare per altre tre o quattro ore.

E prima di allora l'"Albatros", distrutto dall'esplosione, non sarebbe stato più che un relitto alla deriva sull'oceano, e quelli che portava, cadaveri straziati che l'oceano non avrebbe neanche potuto restituire.
La vendetta sarebbe stata compiuta, in tutto il suo orrore.
Zio Prudenza e Phil Evans, che giudicavano d'aver agito per legittima difesa, non avevano l'ombra d'un rimorso.
Phil Evans era stato ferito solo leggermente dalla fucilata dell'"Albatros"; i tre poterono quindi avviarsi lungo la spiaggia, con la speranza d'incontrare qualche indigeno.
La speranza non fu delusa. Abitava sulla costa occidentale dell'isola una cinquantina di pescatori, che avendo visto l'aeronave scendere verso terra accolsero i fuggitivi come esseri soprannaturali: disposti ad adorarli, o quasi, diedero loro alloggio nella capanna più bella. Mai a Frycollin si sarebbe ripresentata una simile occasione di passare per il dio dei negri.
Come avevano previsto Zio Prudenza e Phil Evans non videro tornare l'aeronave. Dovevano concluderne che la catastrofe fosse avvenuta negli strati superiori dell'atmosfera.
Mai più si sarebbe sentito parlare dell'ingegnere Robur, né della prodigiosa macchina che aveva montato con i suoi compagni.
Ora bisognava aspettar un'occasione di tornare in America. Non facile, perché l'isola di Chatam è poco frequentata dai marinai. Tutto il mese d'agosto passò in una vana attesa, e i prigionieri potevano ben domandarsi se non avevano cambiato una prigione con un'altra. Meno sgradita, è vero, soprattutto a Frycollin.
Infine, il 3 settembre, una nave fece scalo all'isola Chatam per rinnovare la provvista d'acqua. Il lettore forse ricorderà che quando era stato rapito a Filadelfia, Zio Prudenza aveva addosso qualche migliaio di dollari in banconote: più di quanti ne occorressero per pagare il viaggio di ritorno in America. Ringraziati i loro adoratori, che non risparmiavano le dimostrazioni del più profondo rispetto Zio Prudenza, Phil Evans e Frycollin s'imbarcarono alla volta di Auckland. Non raccontarono nulla della loro storia; due giorni dopo arrivavano nella capitale della Nuova Zelanda.
Un transatlantico del Pacifico li prese a bordo come passeggeri e dopo una traversata delle più prospere, il 20 settembre li sbarcava a San Francisco. I due superstiti dell'"Albatros" non avevano detto né chi erano né di dove venivano. Ma poiché avevano lautamente pagato, è pur certo che non sarebbe stato un comandante americano a pretendere di più.
A San Francisco i tre salirono sul primo treno della linea del Pacifico, e il 27 arrivavano a Filadelfia.
Ecco, in riassunto, ciò che era accaduto dopo l'evasione e la partenza dall'isola di Chatam. Ed ecco come, quella sera stessa, presidente e segretario del Weldon Institute poterono riprendere i loro posti al tavolo presidenziale, con una straordinaria affluenza di pubblico.
Eppure mai i due colleghi erano stati così calmi. A vederli, si sarebbe detto che nulla di anormale fosse accaduto dopo la memorabile seduta del 12 giugno - tre mesi e mezzo che sembravano non contar nulla nella loro esistenza.
Dopo le prime salve di "urrah", accolte senza che il loro viso tradisse la minima emozione, Zio Prudenza si mise il cappello e prese la parola.
«Onorevoli cittadini» disse «la seduta è aperta.»
La frase fu accolta da applausi frenetici. E legittimi: se il fatto che quella seduta fosse aperta non era per nulla straordinario, straordinario era invece che a aprirla fosse Zio Prudenza assistito da Phil Evans.
Il presidente lasciò che l'entusiasmo si sfogasse in clamori e battimani. Poi riprese:
«Alla nostra ultima seduta, signori, ci sono state vive discussioni (udite, udite), fra i partigiani dell'elica davanti e quelli

dell'elica dietro per il nostro pallone "Go ahead". (Segni di sorpresa.) Ebbene, abbiamo trovato il modo di riportare l'accordo fra i sostenitori di queste due soluzioni. Eccolo: mettere due eliche, una davanti e l'altra dietro.» (Silenzio di profondissima meraviglia.)
Fu tutto.
Proprio così: tutto. Del rapimento, non una parola. Non una parola dell'"Albatros", dell'ingegnere Robur, del viaggio, del modo in cui i due prigionieri erano fuggiti. Non una parola, infine, di quello ch'era stato dell'aeronave: se ancora viaggiava per il cielo, se erano da temere nuove rappresaglie contro i membri del club.
Certo, a questi ultimi non sarebbe mancata la voglia di interrogare Zio Prudenza e Phil Evans; ma li videro così seri, così riservati, che parve più conveniente rispettare il loro atteggiamento. Quando avrebbero giudicato opportuno parlare, avrebbero parlato trovando orecchie fin troppo onorate di ascoltarli.
Dopo tutto in quel mistero c'era forse un segreto che non si poteva ancora divulgare.
E allora Zio Prudenza, riprendendo la parola in mezzo a un silenzio fin allora sconosciuto nelle sedute del Weldon Institute:
«E ora, signori» disse «non resta che terminare l'aerostato "Go ahead", al quale è riservato compiere la conquista dell'aria. La seduta è tolta.»

18.
Che chiude la veridica storia dell'"Albatros senza concluderla".

Il 29 aprile dell'anno successivo, sette mesi dopo il ritorno di Zio Prudenza e Phil Evans, Filadelfia era di nuovo in agitazione. Non per ragioni politiche. Non si trattava di elezioni né di meetings. Si trattava del fatto che l'aerostato "Go ahead", terminato grazie alle cure del Weldon Institute, stava per prendere possesso del suo elemento naturale.
L'aeronauta era il famoso Harry W. Tinder, del quale abbiamo fatto il nome al principio di questo racconto; più un aiutante.
Passeggeri, il presidente e il segretario del Weldon Institute. Non meritavano forse tale onore? Non toccava a loro più che a chiunque altro, protestar di persona contro qualunque apparecchio costruito sul principio del "più pesante dell'aria"?
Dopo sette mesi, quei due non avevano ancora detto nulla delle loro avventure. Lo stesso Frycollin, per quanta voglia ne avesse, non aveva pronunciato parola a proposito dell'ingegnere Robur e della sua prodigiosa macchina. Senza dubbio, da intransigenti sostenitori del pallone, Zio Prudenza e Phil Evans non volevano che si sapesse nulla di aeronavi e macchine volanti. Finché il pallone "Go ahead" avesse avuto il primo posto fra i mezzi di locomozione aerea, non volevano

ammettere il valore di nessuna invenzione dovuta agli aviatori. Credevano ancora, volevano credere sempre che il vero veicolo aereo fosse l'aerostato, che all'aerostato appartenesse il futuro.
Del resto l'uomo del quale si erano così terribilmente - così giustamente, secondo loro - vendicati non esisteva più, né aveva potuto sopravvivergli nessuno di coloro che gli erano stati compagni. Il segreto dell'"Albatros" era sepolto in fondo all'oceano...
Quanto all'esistenza d'un ritiro, d'un'isola in mezzo al Pacifico, dove Robur facesse scalo, era soltanto un'ipotesi; in ogni caso, i due colleghi si riservavano di decidere più tardi se fosse opportuno fare qualche ricerca in proposito.
Adesso, finalmente, si stava intanto per procedere al grande esperimento che il Weldon Institute andava preparando da tanto tempo e con tante cure. Il "Go ahead" era quel che di più perfetto fosse stato fatto fin allora nel campo degli aerostati: quel che sono un "Inflexible" o un "Formidable" in campo navale.
Il "Go ahead" possedeva tutte le qualità che deve avere un aerostato. Il volume gli permetteva di innalzarsi alle quote più alte che un pallone possa raggiungere; l'impermeabilità, di poter rimanere in aria per un tempo indefinito; la solidità, di sfidare qualunque dilatazione del gas, ogni violenza di pioggia e di vento; la cubatura, di disporre d'una forza ascensionale così notevole da poter portare in aria, insieme con tutti gli accessori, un macchinario elettrico che doveva comunicare ai suoi propulsori una potenza di locomozione superiore a tutto ciò che si era ottenuto fin allora. Il "Go ahead" aveva una forma allungata che facilitava lo spostamento lungo l'orizzontale. La navicella, abbastanza simile a quella del pallone dei capitani Krebs e Renard, trasportava tutti gli strumenti necessari agli aeronauti, poi strumenti di fisica, cavi, ancore, eccetera, e in più gli apparecchi, pile e accumulatori, che gli fornivano l'energia meccanica. La navicella era inoltre munita nella parte anteriore di un'elica, nella posteriore di un'elica e d'un timone. Probabilmente però il rendimento delle macchine del "Go ahead" era inferiore a quello delle macchine dell'"Albatros".
Dopo essere stato gonfiato, il "Go ahead" era stato trasportato nella radura di Fairmont Park, nel luogo stesso dove l'aeronave s'era posata per qualche ora.
Inutile dire che la forza ascensionale gli era fornita dal più leggero di tutti i corpi gassosi. Il gas illuminante possiede una forza di soli settecento grammi circa per metro cubo, e dà quindi un'insufficiente rottura d'equilibrio con l'aria ambiente. L'idrogeno invece possiede una forza ascensionale che si può stimare in millecento grammi. Idrogeno puro, preparato secondo i procedimenti e con gli apparecchi speciali del celebre Henry Giffard, (57) riempiva dunque l'enorme pallone; e siccome il "Go ahead" aveva una cubatura di quarantamila metri cubi, la potenza ascensionale del suo gas era pari a millecento moltiplicato per quarantamila: quarantaquattromila chilogrammi.
Quella mattina del 29 aprile, tutto era pronto. Fin dalle undici l'enorme aerostato si dondolava a pochi piedi dal suolo, pronto a innalzarsi nell'aria.
Tempo meraviglioso, fatto apposta per l'importante esperimento. Per vero dire, forse sarebbe stato desiderabile un vento un po' più forte che avrebbe reso l'esperienza più conclusiva. Infatti, nessuno ha messo mai in dubbio la possibilità di dirigere un pallone quando l'aria è calma, altra cosa invece quando l'atmosfera è in movimento, e per l'appunto in queste ultime condizioni andrebbero fatti gli esperimenti.
Ma insomma, non c'era vento, né c'erano sintomi che autorizzassero a sperare che si sarebbe levato. Quel giorno, caso straordinario, l'America del Nord non sembrava disporsi a inviare all'Europa occidentale una di quelle belle tempeste di cui ha un'inesauribile riserva, e davvero non si sarebbe potuto scegliere giorno migliore per

il successo di un esperimento aeronautico.
E' necessario parlare della folla immensa radunata in Fairmont Park, dei numerosi treni che avevano sbarcato nella capitale della Pennsylvania i curiosi di tutti gli stati vicini della sospensione della vita industriale e commerciale che permetteva a tutti di assistere a quello spettacolo, padroni, impiegati, operai, uomini, donne, vecchi, bambini, membri del Congresso, rappresentanti dell'esercito, magistrati, giornalisti, indigeni bianchi e negri, tutti stipati nella grande radura? Vogliamo descrivere l'emozione, rumorosamente espressa, di quella folla, e quei movimenti inesplicabili, quelle spinte improvvise che facevano palpitare e ondeggiare tempestosamente la massa? Dobbiamo tentar di contare gli "hip! hip! hip!" che scoppiarono da ogni parte, come detonazioni di fuochi d'artificio, quando Zio Prudenza e Phil Evans apparvero nella navicella, sotto l'aerostato pavesato di bandiere dell'Unione?
Possiamo confessare infine che la maggior parte di quei curiosi era là forse non tanto per vedere il "Go ahead", quanto per contemplare i due uomini straordinari che il vecchio mondo invidiava al nuovo?
Due, abbiamo detto. Perché non tre? Perché Frycollin, giudicando che l'avventura con l'"Albatros" era stata più che sufficiente alla sua fama, aveva declinato l'onore di accompagnare il padrone; non ebbe dunque parte nelle acclamazioni frenetiche che salutarono il presidente e il segretario del Weldon Institute.
Ovviamente nessuno fra i membri del famoso club aveva mancato di occupare il suo posto, all'interno delle corde e dei paletti che recingevano uno spazio riservato in mezzo alla radura. C'erano là Truk Milnor, Bat T. Fyn, William T. Forbes, con al braccio le figlie Miss Doll e Miss Mat. Tutti insomma erano venuti, ad affermare con la loro presenza che mai nulla avrebbe potuto separare i fedeli del "più leggero dell'aria".
Verso le undici e venti un colpo di cannone annunciò la fine degli ultimi preparativi.
Il "Go ahead" aspettava ormai solo il segnale della partenza.
Un secondo colpo di cannone risonò alle undici e venticinque.
Il "Go ahead", ancor trattenuto a terra dalle corde, si innalzò d'una quindicina di metri sopra la radura. La navicella dominava la folla emozionata. Zio Prudenza e Phil Evans, in piedi, si misero la mano sinistra sul petto, a significare che il loro cuore era tutto per il pubblico. Poi tesero la mano destra verso lo zenit, a significare che il più grande pallone fin allora costruito stava infine per prendere possesso dei domini dell'aria.
Centomila mani si posarono allora su altrettanti petti e centomila altre si tesero verso il cielo.
Alle undici e trenta rimbombò la terza cannonata.
«Mollate tutto!» gridò Zio Prudenza lanciando la formula sacramentale.
Ed ecco il "Go ahead" innalzarsi "maestosamente", per usare l'avverbio consacrato dall'uso nelle descrizioni di eventi aerostatici.
Era davvero uno spettacolo superbo, paragonabile al varo d'una nave.
Il "Go ahead" era ben una nave, varata nel mare dell'aria!
Il pallone salì in direzione rigorosamente verticale (il fatto dimostrava la calma perfetta dell'atmosfera), e si fermò a un'altezza di duecentocinquanta metri.
Là cominciarono le manovre di spostamento orizzontale. Il "Go ahead", spinto dalle sue due eliche, andò verso est a una velocità d'una decina di metri al secondo: la stessa della balena franca, gigantesca abitante dei mari boreali, alla quale si può ben paragonare il "Go ahead" che aveva per l'appunto la forma di quest'enorme cetaceo.
Una nuova salve di "urrah" salì verso gli aeronauti.
Poi, guidato dal timone, il "Go ahead" si esibì in tutte le evoluzioni circolari, oblique, rettilinee impresse dalla mano del timoniere; girò in uno stretto cerchio, andò avanti, andò indietro, con tanta scioltezza da convincere i più refrattari a credere nella possibilità di guidare un pallone... ammesso che, di quegli increduli, ce ne

fossero quel giorno a Fairmont Park; perché, semmai, sarebbero stati già linciati.
Ma perché era mancato il vento? Un vero peccato: col vento si sarebbe indubbiamente visto il "Go ahead" eseguire senza un'esitazione tutti i movimenti voluti, sia deviando obliquamente, come un'imbarcazione a vela che procede bordeggiando, sia risalendo le correnti aeree, come una nave a vapore.
In quel mentre l'aerostato s'innalzò di qualche centinaio di metri. Il pubblico intendeva il perché della manovra: Zio Prudenza e i suoi compagni volevano cercare una corrente in zone più alte, per completare l'esperimento. Un sistema di palloncini interni paragonabili alla vescica natatoria dei pesci, e nei quali si poteva introdurre una certa quantità d'aria per mezzo di pompe, permetteva al pallone di spostarsi verticalmente, alzandosi o abbassandosi nell'atmosfera a volontà dell'aeronauta senza mai gettare zavorra per salire né perdere gas per scendere. Però era anche munito di una valvola nell'emisfero superiore, per il caso che fosse costretto a una rapida discesa. Tutto questo era semplicemente l'applicazione di sistemi già noti, portati però a un grado estremo di perfezione.
Il "Go ahead" saliva dunque in cielo seguendo una linea verticale, e le sue dimensioni, all'inizio enormi, diminuivano gradualmente alla vista come per un'illusione ottica. Non è la cosa meno curiosa per gli spettatori, che rischiano di rompersi le vertebre del collo per guardare in aria. L'enorme balena diventava a poco a poco un marsuino, in attesa di ridursi alle dimensioni d'un pesce da frittura.
Continuando il movimento ascensionale, il "Go ahead" raggiunse un'altezza di quattromila metri ma in quel cielo così limpido, senza un velo di nebbia, rimase costantemente visibile.
E si manteneva sempre al disopra della radura, quasi l'unissero a quella lunghissimi fili. Se un'immensa campana di vetro avesse imprigionato l'atmosfera, non sarebbe rimasto più immobile. Non un soffio di vento, né a quella quota né ad altre. L'aerostato rimpicciolito dalla lontananza, come un oggetto visto attraverso un cannocchiale a rovescio, compiva le sue evoluzioni senza incontrare la minima resistenza.
All'improvviso un grido si levò dalla folla, un grido seguito da centomila altri. Tutte le braccia si tesero verso un punto dell'orizzonte. Verso nord-ovest.
Là, nel profondo azzurro, è apparso un corpo in movimento che s'avvicina, che ingrandisce. E' un uccello che le ali portano attraverso gli alti strati atmosferici? E' un bolide la cui traiettoria taglia obliquamente l'atmosfera? In ogni caso, è dotato d'una velocità prodigiosa, e non tarderà a passare al disopra della folla.
Un sospetto che si comunica elettricamente da cervello a cervello corre attraverso questa folla riunita nella radura.
Ma sembra che anche il "Go ahead" abbia visto lo strano oggetto. Certamente ha sentito che un pericolo lo minaccia: ha aumentato la velocità, fugge verso est.
Sì, la folla ha capito! Un nome, gettato da uno dei membri del Weldon Institute, vien ripetuto da centomila bocche:
«L'"Albatros"! L'"Albatros"!»
E' vero, è l'"Albatros"! E' Robur riapparso nelle profondità del cielo, Robur che simile a un gigantesco uccello da preda sta per piombare sul "Go ahead".
Nove mesi innanzi, l'aeronave semidistrutta dall'esplosione, con le eliche fuori uso, la piattaforma spaccata in due, era pur precipitata nell'oceano. Senza l'incredibile sangue freddo dell'ingegnere che aveva modificato il senso di rotazione del propulsore di prua cambiandolo in un'elica di sospensione, tutto l'equipaggio dell'"Albatros" sarebbe stato asfissiato dalla velocità stessa della caduta. Ma se erano sfuggiti alla morte per asfissia, come avevano fatto quegli uomini a non annegare nel Pacifico?

Il fatto è che l'avanzo del ponte di coperta, le pale dei propulsori, le pareti dei casotti, insomma quanto restava dell'"Albatros" costituiva un relitto galleggiante. L'uccello ferito era caduto nelle onde, ma le ali lo avevano sostenuto ancora a fiore dell'acqua. Per qualche ora Robur e i suoi uomini erano rimasti a galla su quel relitto, poi erano riusciti a passare nel canotto di gomma, ritrovato alla superficie dell'oceano.
La Provvidenza - per coloro che credono all'intervento divino nelle cose umane - o il caso - per coloro che hanno la debolezza di non credere alla Provvidenza - vennero in soccorso dei naufraghi.
Una nave li scorse qualche ora dopo il levar del sole, e mise in mare una lancia che raccolse non soltanto Robur e i suoi compagni ma anche gli avanzi dell'aeronave. L'ingegnere si contentò di dire che il suo bastimento era affondato a causa d'una collisione; il suo incognito fu rispettato.
Aveva raccolto i naufraghi un tre alberi inglese, il "Two Friends", di Liverpool. Era diretto a Melbourne, dove arrivò qualche giorno dopo. Robur era in Australia, ma ancora lontano dall'isola X dove bisognava fare ritorno il più in fretta possibile.
Fra i resti del casotto di poppa l'ingegnere aveva ritrovato una somma considerevole, che gli consentì di sovvenire a tutti i bisogni suoi e dell'equipaggio senza chiedere nulla a nessuno. Poco dopo l'arrivo a Melbourne comprò una piccola goletta d'un centinaio di tonnellate, e con quella - eccellente uomo di mare com'era - tornò alla sua isola.
Da quel momento non ebbe che un'idea, costante, ossessiva: vendicarsi. Per vendicarsi bisognava fare un altro "Albatros"; ma non era, dopotutto, un lavoro tanto difficile per colui che aveva costruito il primo. Si utilizzò tutto ciò che poteva ancora servire della prima aeronave, per esempio i propulsori e altre parti di macchinario, che il tre alberi inglese aveva preso a bordo, mentre le macchine per la produzione di energia furono rifatte con nuove pile e nuovi accumulatori. In meno di otto mesi il lavoro era finito e un nuovo "Albatros", identico a quello distrutto dall'esplosione altrettanto potente, altrettanto veloce, si preparava a spiccare il volo.
Che avesse lo stesso equipaggio, che quell'equipaggio fosse furioso contro Zio Prudenza e Phil Evans in particolare e contro tutto il Weldon Institute in generale, è così facile immaginarlo che non staremo a dirlo.
L'"Albatros" lasciò l'isola X nei primi giorni d'aprile. Robur non volle che il suo passaggio fosse segnalato da alcun punto della terra, e quindi viaggiò quasi sempre in mezzo alle nuvole. Arrivato sopra l'America del Nord, in una parte deserta del Far West, l'"Albatros" atterrò: qui l'ingegnere, protetto sempre dal più rigoroso incognito, seppe la cosa che poteva fargli più piacere al mondo. Il Weldon Institute si preparava a cominciare i suoi esperimenti; il "Go ahead", con a bordo Zio Prudenza e Phil Evans, sarebbe partito da Filadelfia in data 29 aprile.
Che occasione per la vendetta che Robur e i suoi tanto desideravano! Doveva essere una vendetta terribile, alla quale il "Go ahead" non avesse modo di sfuggire. E una vendetta pubblica, che nello stesso tempo dimostrasse la superiorità dell'aeronave sull'aerostato e su tutti gli apparecchi di quel tipo.
Ecco perché quel giorno, simile a un avvoltoio che si getta sulla preda dall'alto del cielo, l'aeronave era apparsa al disopra di Fairmont Park.
Sì, era l'"Albatros", facilmente riconoscibile anche per coloro che non l'avevano mai visto.
Il "Go ahead" fuggiva sempre. Ma presto capì che non si sarebbe mai messo in salvo con una fuga orizzontale. Cercò dunque la salvezza in una fuga verticale; non avvicinandosi a terra, poiché l'aeronave avrebbe potuto sbarrargli la strada, ma innalzandosi, salendo in una zona dove forse non sarebbe stato possibile raggiungerlo. Era molto audace e nello stesso tempo logicissimo.

Ma anche l'"Albatros" cominciò a salire. Molto più piccolo dell'aerostato, era il pescespada all'inseguimento della balena che trafiggerà con il suo dardo, era la torpediniera in corsa dietro la corazzata che farà saltare con un sol colpo.
Lo si vide bene; e con quale angoscia! In pochi istanti, l'aerostato aveva toccato i cinquemila metri d'altezza. L'"Albatros" l'aveva seguito nel suo movimento ascensionale e adesso gli girava attorno, serrandolo in un cerchio il cui raggio diminuiva a ogni giro. Poteva distruggerlo quando voleva, spaccando il fragile involucro; allora Zio Prudenza e i suoi compagni sarebbero andati a sfracellarsi al suolo in una terrificante caduta.
Il pubblico, muto d'orrore, ansimante, era in preda a quella specie di spavento che opprime il petto, che prende alle gambe, quando si vede qualcuno cadere da grande altezza. Si preparava una battaglia aerea, una battaglia che non offriva neppure le possibilità di salvezza d'un combattimento navale: la prima battaglia di quel genere, ma sicuramente non l'ultima, poiché il progresso è una delle leggi di questo mondo. E se il "Go ahead" portava i colori americani l'"Albatros" aveva issato la sua bandiera, il drappo disseminato di stelle, con al centro il sole d'oro, di Robur il Conquistatore.
Il "Go ahead" mirò allora a distanziare il nemico salendo ancora più in alto. Si sbarazzò di zavorra di riserva e fece un balzo di altri mille metri. Per gli spettatori a terra era un punto nello spazio, mentre l'"Albatros", che lo seguiva imprimendo sempre alle eliche il massimo di rotazioni, era diventato invisibile.
A un tratto un grido di terrore si levò da terra.
Il "Go ahead" ingrandiva a vista d'occhio mentre l'aeronave riappariva abbassandosi con lui. Stavolta era una caduta: il gas troppo dilatato a quella quota aveva spaccato l'involucro, e il pallone mezzo sgonfio scendeva rapidamente.
Ma l'aeronave, moderando la velocità delle eliche di sospensione, si abbassava a un'eguale velocità. Raggiunse il "Go ahead" quando era a non più di milleduecento metri da terra, gli si accostò bordo contro bordo.
Robur voleva dar il colpo di grazia al nemico?... No; al contrario. Voleva soccorrerlo, voleva salvare l'equipaggio dell'aerostato.
E tale fu l'abilità della manovra che l'aeronauta e il suo aiutante poterono spiccare un salto mettendosi in salvo sul Ponte dell'aeronave. Ma Zio Prudenza? Ma Phil Evans? Avrebbero rifiutato il soccorso di Robur, non avrebbero accettato d'essere salvati da lui? Ne erano ben capaci! Ma gli uomini dell'ingegnere si gettarono su di loro e li fecero passare per forza dal "Go ahead" all'"Albatros".
Poi l'aeronave si disimpegnò e rimase stazionaria, mentre il pallone svuotato di tutto il suo gas cadeva sugli alberi intorno alla radura finendovi appeso come un cencio gigantesco.
Nella folla regnava un atterrito silenzio. Pareva che tutti i cuori avessero cessato di battere, molti avevano chiuso gli occhi per non vedere la catastrofe suprema.
Zio Prudenza e Phil Evans erano dunque di nuovo prigionieri di Robur. Poiché li aveva ripresi, l'ingegnere li avrebbe di nuovo rapiti nello spazio dov'era impossibile tenergli dietro?
Si poteva crederlo.
Ma l'"Albatros", invece di risalire, continuava ad abbassarsi verso terra. Voleva atterrare? Lo credette la folla che si tirò indietro per fargli posto in mezzo alla radura.
L'emozione era al massimo.
L'"Albatros" si fermò a due metri da terra. Nel profondissimo silenzio irruppe la voce dell'ingegnere:
«Cittadini degli Stati Uniti, il presidente e il segretario del Weldon Institute sono di nuovo in mio potere. Trattenendoli, non farei altro che valermi del mio diritto di rappresaglia. Ma dal rancore, dall'odio che il successo dell'"Albatros" ha acceso nella loro anima, ho capito che gli spiriti non sono ancora pronti per quella rivoluzione che la

conquista dell'aria deve portare un giorno nel mondo. Zio Prudenza, Phil Evans, siete liberi!»
Il presidente e il segretario del Weldon Institute, l'aeronauta e il suo aiutante non dovettero fare che un salto per tornare a terra.
L'"Albatros" risalì subito a una decina di metri dal suolo.
«Cittadini degli Stati Uniti» continuava Robur «il mio esperimento è fatto; ma mi sono convinto che non bisogna anticipare nulla, nemmeno il progresso. La scienza non deve essere più progredita del costume. Evoluzione dev'essere, non rivoluzione; o, detto altrimenti, non bisogna arrivare prima del proprio tempo. Io arriverei troppo presto, oggi, per avere ragione di interessi contraddittori e divisi; nazioni non sono ancora mature per l'unione.
«Parto dunque, e porto con me il mio segreto. Ma questo non sarà perduto per l'umanità: le apparterrà il giorno in cui sarà abbastanza evoluta per trarne profitto, abbastanza saggia per non abusarne mai. Addio, cittadini degli Stati Uniti, addio.»
E l'"Albatros", battendo le ali delle sue settantaquattro eliche, trascinata dai suoi propulsori che giravano a velocità massima, sparve verso est in mezzo a una tempesta d'applausi e grida d'entusiasmo.
I due colleghi, profondamente umiliati com'era umiliato nelle loro persone il Weldon Institute, fecero la sola cosa da farsi: tornarono a casa, mentre la folla volubile come sempre veniva preparandosi a sarcasmi non del tutto ingiustificati.

Rimane, ancora, la vecchia domanda: «Chi è Robur? Si saprà un giorno?».
In realtà lo sappiamo fin d'ora. Robur è la scienza futura, forse quella di domani. La sicura riserva dell'avvenire.
E l'"Albatros" viaggia ancora attraverso l'atmosfera terrestre, nell'aereo dominio che nessuno gli può togliere? Certamente sì. Robur il Conquistatore riapparirà dunque un giorno, come ha annunciato? Sì; verrà a comunicare agli uomini il segreto di un'invenzione che può modificare le condizioni sociali e politiche del mondo.
Quanto al futuro della locomozione aerea, esso appartiene all'aeronave, non all'aerostato.
Agli "Albatros", senza il minimo dubbio, è riservata la conquista dell'aria!

NOTE.

Nota 1. [Dio] concesse [agli uomini] di portare alta la testa e di guardare il cielo.

Nota 2. Otto chilometri.
Nota 3. Nei "500 milioni della Begum" Verne aveva assegnato all'obice di Herr Schultze una velocità di 150 leghe (600 chilometri) al minuto.
Nota 4. La torre di ferro dell'Esposizione del 1889 non è altro che la torre Eiffel; alta, effettivamente, trecento metri. In questo caso a Verne non fu difficile farsi profeta, perché il progetto della torre Eiffel fu approvato per l'appunto nel 1886, l'anno di "Robur".
Nota 5. E' probabile che Verne non abbia scelto a caso Filadelfia come sede d'un club di fanatici dell'aerostato. A Filadelfia infatti, alla presenza di Washington, Jean-Pierre-François Blanchard, che in pallone aveva già traversato la Manica, compì il primo viaggio aereo negli Stati Uniti.
Nota 6. Oggi gli abitanti di Filadelfia hanno superato i due milioni.
Nota 7. In realtà il problema di dirigere gli aerostati (cioè, effettivamente, quello di mettere a punto motori nello stesso tempo abbastanza potenti e abbastanza leggeri) sarebbe stato risolto solo col motore a benzina. Nel 1885 un anno prima di "Robur", Karl Benz lo aveva applicato già a un'automobile; ma solo nel 1898 Alberto Santos-Dumont avrebbe avuto per primo l'idea di usare un motore d'auto per la guida d'un aerostato.
Nota 8. Vale la pena di ricordare che Pilôtre de Rozier fu la prima vittima di una sciagura aerea: il 15 giugno 1785, quando tentò la seconda trasvolata della Manica (la prima era stata compiuta pochi mesi innanzi da Blanchard e Jeffries) con un aerostato formato da un pallone sferico gonfio d'idrogeno e da una mongolfiera cilindrica piena d'aria calda, mantenuta alla debita temperatura da un fuoco aperto. Il doppio sistema era pericolosissimo, perché l'idrogeno è altamente esplosivo; e il pallone difatti esplose dopo mezz'ora di volo. Insieme al marchese di Arlandes, Pilôtre de Rozier era stato anche il primo uomo a volare, il 21 novembre 1783, su un aerostato dei fratelli Montgolfier.
Nota 9. Verne allude qui alle teorie dei "fisionomisti". derivate dai "Physiognomische Fragmente" (1775-1778) di Johann Kaspar Lavater, il quale a sua volta riconosceva il proprio precursore in Giovanni Battista della Porta ("De humana physionomia", Napoli 1601). Una parte dell'opera del Lavater è dedicata appunto a uno studio comparato di "fisionomie" umane e animali.
Nota 10. Può essere interessante sapere come si eseguivano gli esperimenti su cui erano basati questi calcoli. Di uno, fatto per provare la forza delle mascelle del coccodrillo, dà notizia il periodico italiano "La valigia" nel numero del 4 marzo 1882. Un coccodrillo lungo metri 2,42 (non un campione della razza, perché certi coccodrilli possono arrivare a 5 metri e mezzo) e pesante 45 chilogrammi fu legato a un robustissimo e pesantissimo tavolo. Al tavolo fu legata anche la mascella inferiore, mentre la superiore, tenuta aperta, fu legata a una robusta vite fissata a una trave del soffitto mediante una corda cui era intercalato un dinamometro. Nei tentativi di richiudere la mascella, il coccodrillo sviluppò una forza di 140 chilogrammi; ma la mascella superiore era stata legata alla punta, e si calcolò che se fosse stata legata in un punto più favorevole avrebbe potuto sviluppare una forza cinque volte superiore.
Nota 11. John Wise, con tre compagni, partì da Saint Louis il primo luglio 1859 su un pallone battezzato "Atlantic", col quale voleva traversare l'oceano. Dovette invece atterrare a Henderson, New York, e dopo aver rischiato il disastro aveva però percorso quasi 1300 chilometri, segnando un record che rimase a lungo imbattuto. Wise inseguì il suo sogno di trasvolata atlantica per tutta la vita; morì nel 1879, a settantun anni, mentre cercava di stabilire un primato di resistenza, scomparendo nel lago Michigan.
Nota 12. L'episodio è famoso. Il 27 agosto 1783 Franklin assisteva a Parigi all'ascensione non, a rigore, della prima mongolfiera ma del primo dei palloni che J. A. C. Charles ebbe l'idea di gonfiare con idrogeno (più leggero dell'aria calda usata dai Montgolfier) e che dal

nome dell'inventore si chiamarono "charlières". «Bello, ma a che serve?» domandò, vicino a Franklin, uno scettico; al quale Franklin obiettò: «A che serve un bambino appena nato?».
Nota 13. Gli studi da cui sono ricavati questi dati furono opera di Etienne-Jules Marey, che con molteplici esposizioni di una stessa lastra fotografica ottenne importanti documentazioni di voli di uccelli e d'insetti. Non solo queste furono preziose agli studiosi del volo ma i metodi di Marey contribuirono anche alla nascita del cinematografo.
Nota 14. Lo "Zampa" (1831) è con "Le Pré aux clercs" l'opera più famosa del fecondo compositore Louis-François-Ferdinand Hérold (1791-1833).
Nota 15. Robur stava per dire "cabotins": qualcosa come "buffoni". Il gioco di parole è intraducibile.
Nota 16. La liberazione di tutti gli schiavi fu proclamata da Lincoln il 22 settembre 1862, a partire dal primo gennaio 1863, quand'era ancora in corso la guerra di secessione, e imposta dopo la vittoria dei nordisti nel 1865.
Nota 17. Coltellaccio con una lama triangolare, un tempo molto in uso soprattutto negli Stati Uniti meridionali.
Nota 18. Legno ferro è il nome di vari legni pesanti e duri, forniti da differenti alberi dei paesi tropicali.
Nota 19. Gli studi di Leonardo sul volo sono troppo noti perché occorra parlarne qui. Ad Archita di Taranto, matematico e filosofo pitagorico del quarto secolo avanti Cristo, si attribuisce (fra varie altre) I'invenzione di una colomba capace di volare; Aulo Gellio, che ne parla nelle "Notti attiche", afferma che questa colomba volava «grazie ad aria nascosta e racchiusa» a sua volta attivata «da una lampada o altro fuoco dentro di essa». A Giovanni Battista Danti, matematico, la tradizione attribuisce parecchi voli sul lago Trasimeno intorno al 1490 e uno sfortunato tentativo di volo dall'alto di una torre di Perugia nel corso del quale un tirante dell'ala sinistra si spezzò e Danti cadde ferendosi gravemente. Paolo Guidotti (1569-1626) tentò di volare con ali fatte di stecche di balena e di penne; cadde su un tetto rompendosi una gamba.
Nota 20. Dal nome di un ordine di insetti terrestri, quello cui appartengono le locuste, ortotteri si chiamano gli apparecchi che dovrebbero sostenersi in aria mediante ali rigide, funzionanti appunto come quelle degli insetti omonimi. Non è stato costruito ancora un ortottero funzionante.
Nota 21. La fabbricazione di ruote di carta continuò molto oltre il 1886. Dodicimila ne forniva annualmente, secondo una notizia pubblicata dal "Giornale illustrato dei viaggi e delle avventure di terra e di mare" l'11 giugno 1903, la casa Polimans, con officine nei dintorni di Chicago. Fatte d'un mozzo di carta chiuso fra due dischi d'acciaio, razze d'acciaio, cerchioni ancora di carta ma foderati con una sottile striscia d'acciaio, queste ruote (per ciascuna delle quali occorrevano circa 200 fogli di carta fortemente compressi con torchi idraulici) potevano percorrere da 800000 a 1300000 chilometri prima di essere messe fuori servizio; avevano anche il vantaggio di ridurre le vibrazioni, rallentando così il deterioramento degli altri pezzi. Nella stampa dell'epoca troviamo notizia anche di altri usi abbastanza sorprendenti della carta. Ancora il "Giornale illustrato dei viaggi e delle avventure" informava i suoi lettori, il 15 novembre 1900, della comparsa sul mercato americano di tegole di carta durissime, di incredibile resistenza e rese impermeabili da una speciale vernice. Di un canotto di carta parla nel 1884 il periodico "La valigia"; con quel canotto Tanneguy de Wogan era già andato da Parigi al Golfo del Leone, e si proponeva di percorrere nell'immediato futuro la Senna, visitare i laghi svizzeri e fare ricerche sulle sorgenti del Danubio.
Nota 22. Samuel Champlain (1567-1635) francese, esplorò il Canada fino allo Huron, all'Ontario e ad altri grandi laghi e fondò alcune delle principali città canadesi, fra cui Quebec e Montreal.

Nota 23. Cento chilometri.
Nota 24. Il romanziere americano James Fenimore Cooper.
Nota 25. Il Niagara.
Nota 26. Il Canada cessò di essere una colonia per diventare un "dominion" nel 1867, col "British North America Act".
Nota 27. Gomena è una misura di lunghezza pari a metri 185,2.
Nota 28. L'Amur non sfocia nello stretto La Pérouse ma molto più a nord, nello stretto fra la parte settentrionale dell'isola di Sahalin e la terraferma asiatica.
Nota 29. Yedo è l'antico nome di Tokio.
Nota 30. Adolph, Hermann e Robert. Esploratori tedeschi, per primi visitarono varie regioni dell'Himalaya e si spinsero nel Kuen-lun.
Nota 31. Il testo ha proprio «ni yaks, ni boeufs tibétains»; ma lo yak, o poefago, dal foltissimo pelo lungo e nero, è per l'appunto il bue tibetano.
Nota 32. Bucefala e Nicea.
Nota 33. Trecento piedi sono oltre novanta metri. Ma il livello del Caspio, per di più notevolmente abbassato nei precedenti decenni, era nel 1955 di soli 26 metri inferiore a quello medio dei mari.
Nota 34. Non stupisca trovare qui un pesce d'acqua dolce come la carpa: la fauna del Caspio presenta effettivamente elementi d'acqua dolce accanto ad altri di origine marina.
Nota 35. "Tapage" significa in francese strepito, chiasso, baccano e simili.
Nota 36. Forse le lampade a filamento di cotone carbonizzato che duravano 40 ore e che Edison mise a punto nel 1879, perfezionando la sua precedente invenzione (1877): lampade a filamento di carbone che duravano solo 10-15 minuti.
Nota 37. Jean-Baptiste-Antoine Auger, barone di Monthyon, o Montyon (1733-1820), ricchissimo filantropo ed economista francese, morendo legò all'Institut de France la rendita di un importante capitale per diversi premi, uno dei quali (il "prix de vertu") destinato al francese povero autore dell'azione più virtuosa.
Nota 38. Abitanti della regione chiamata Crumiria, nella Tunisia occidentale al confine con l'Algeria, i crumiri esercitavano intensamente il contrabbando; da loro deriva il soprannome dato a coloro che quasi di contrabbando vanno a lavorare in tempo di sciopero.
Nota 39. Emiro algerino, capo dal 1832 di un gruppo di tribù, Abd el-Kader condusse per molti anni un'accanita guerriglia contro la penetrazione francese. Si arrese nel 1844.
Nota 40. Tribù berbera dell'Algeria interna, stanziata nel territorio di Ghardaia.
Nota 41. Plurale di "uadi".
Nota 42. Félicien David (1810-1876), compositore di musica sinfonica a programma, è l'autore di un'"ode-symphonie" intitolata "Le Désert" che rimane la sua opera più famosa.
Nota 43. Henri Duveyrier (1840-1892) fece fra il 1859 e il 1861 un lungo viaggio da Algeri a Zuila; pubblicò le sue osservazioni etnografiche, linguistiche e scientifiche in un grosso libro che fornì un importante contributo alla conoscenza delle regioni sahariane oggi comprese nella Libia.
Nota 44. Lo scozzese Alexander Gordon Laing (1793-1826) esplorò nel 1825 l'alto Niger. Partito da Tripoli per Tombuctù, toccò primo fra gli europei l'oasi di Gadames: fu ucciso in un agguato teso dagli arabi presso In Salah.
Nota 45. Tombuctù, o Timbuctù, è oggi una cittadina nella repubblica del Sudan. Impoverita dal decadere del commercio carovaniero a cui doveva la prosperità, e più gravemente poi dall'abolizione della schiavitù, contava nel 1954 7766 abitanti.
Nota 46. Famoso per i sacrifici umani, l'organizzazione militare e la presenza di amazzoni nell'esercito (di tutto questo Verne parlerà fra poco) il Dahomey diventò colonia autonoma francese nel 1891. Il regno

degli Ascianti o Ashanti, caratterizzato anch'esso da una notevole organizzazione militare e dall'uso di celebrare la successione al trono con sacrifici umani al re defunto, fu assoggettato dagli inglesi; oggi il territorio, con capitale Kumasi, è amministrato dalla Costa d'Oro. Ha ancora un re, ma con potere nominale.
Nota 47. La superficie delle terre emerse è di 136051371 chilometri quadrati. (Nota di Verne).
Nota 48. Verne aveva però detto che le eliche di sospensione giravano parte in un senso, parte nel senso opposto.
Nota 49. Punta Arenas non è più un piccolo villaggio. Contava, anni fa oltre 34000 abitanti.
Nota 50. Verne ha dato alla nave abbandonata da questi naufraghi il nome di una nave rimasta famosa negli annali della storia marinara e andata perduta anch'essa, ma in circostanze del tutto diverse e eccezionali: l'americana "Jeannette", che inviata alla ricerca di Nordeskjold nel 1879 rimase prigioniera della banchisa a sud-ovest della Terra di Wrangel e trascinata per due anni alla deriva cedette alla pressione dei ghiacci e colò a picco il 12 giugno 1882, a nord delle isole della Nuova Siberia.
Nota 51. Terzaroli si chiamano quelle porzioni di vela che si ripiegano per ridurre la superficie esposta al vento, quando questo è molto forte. Gabbia è, nei velieri a vele quadre, la vela quadra «che sta immediatamente al disopra della maggiore e più bassa vela dell'albero di maestra» (Bardesono di Rigras, "Vocabolario marinaresco"); gabbie, al plurale, è nome generico comprendente anche le corrispondenti vele quadre degli altri alberi. La vela di trinchetto (chiamata anche trinchetto tout court) è la vela maggiore e più bassa dell'albero di trinchetto, cioè dell'albero verticale di prora.
Nota 52. Straorzare è il troppo rapido "venire all'orza" (cioè volgere la prua nella direzione del vento) di una nave che "fugge il tempo", cioè fugge davanti a una tempesta col vento in poppa. Dritta è il termine marinaresco per «destra».
Nota 53. Oggi si calcola che la superficie dell'Antartide non sia inferiore a 13500000 chilometri quadrati.
Nota 54. Il Polo Sud fu raggiunto la prima volta da Amundsen, con slitte, nel 1911, venticinque anni dopo la pubblicazione di "Robur".
Nota 55. Per essere più esatti, tre ore e venti minuti.
Nota 56. Pierre-Dominique Toussaint Louverture (1743-1803), uomo politico haitiano, dopo avere partecipato alla rivolta degli schiavi (1791) divenne comandante supremo delle truppe di Haiti; nel 1800 si proclamò presidente perpetuo dell'isola, ma nel 1802 fu catturato dai francesi e deportato in Francia. Jean-Jacques Dessalines (1758-1806) con l'aiuto inglese cacciò i francesi da Haiti nel 1803 e proclamò l'indipendenza dell'isola. Prima governatore generale con pieni poteri, nel 1804 si proclamò imperatore col nome di Giacomo Primo, rivelandosi un tiranno sanguinario; morì assassinato. Faustin-Elie Soulouque, negro ed ex schiavo, fu eletto presidente della repubblica di Haiti nel 1817; si proclamò poi imperatore col nome di Faustino Primo. Anche lui crudele e tirannico, nel 1858 fu deposto da una rivoluzione e andò in esilio.
Nota 57. Henry Giffard fu anche il primo aeronauta che riuscì a dirigere un aerostato, con un'elica a tre pale azionata da un motorino a vapore della forza di 3 cavalli. Con questo compì il primo volo nel 1852, percorrendo 28 chilometri alla velocità di 8 chilometri orari.

VITA E OPERE DI JULES VERNE.

«Che fosse in origine un ebreo polacco,» dice l'Enciclopedia Treccani ed. 1937 «convertito al cattolicesimo, e che avesse tradotto nel francese Verne il suo originario cognome di Olszenier (entrambe le parole contengono il significato di "ontano") è supposizione priva di fondamento.»
Meno male. Non cadevano in dubbio le ristampe, un giorno o l'altro, per esteso delle sue opere in Italia, come già erano discusse e osteggiate in Germania.

Jules Verne nacque l'8 febbraio 1828, a Nantes, dall'avvocato Pierre V. e da Sophie Allotte de la Fuye, che proveniva da una famiglia d'armatori e appassionati del mare. Il padre immaginò presto d'avere, nell'intelligente Jules, il successore ideale per il proprio studio d'avvocato; lui, da parte sua, tendeva soprattutto a farsi navigatore. Molto abilmente riuscì a imbarcarsi su un piroscafo in partenza per l'India, quando aveva undici anni: sostituendo un mozzo che aveva ricevuto da lui la piccola somma adatta a contentarlo. Fu raggiunto dal padre mentre ancora la nave percorreva l'estuario della Loira, da Nantes verso il mare. Sembra che abbia in quel momento promesso di «far grandi viaggi solo in sogno». (La biografia classica di J. V., è dovuta a una nipote, Marguerite Allotte de la Fuye, Parigi, 1928-'53-'66, biografia ricchissima anche di piccole informazioni ma a volte un po' mitizzata.)
Finiti gli studi liceali, a Nantes, passò a quelli universitari di legge come il padre desiderava. Era INNAMORATO della cugina Caroline, e già il tentato viaggio fino all'India aveva tra le sue ragioni il fatto che l'amata cugina vi abitava in quel tempo. Ma Caroline si sposò con un altro, quando Jules V. aveva diciannove anni. Una certa misoginia latente ma non troppo nella gentile tessitura dei romanzi di Verne, sembra davvero risalire a quell'aspra delusione. Lo studente in legge aveva intanto già cominciato a scrivere versi e drammi per il teatro. Quest'ultima gli risultò, allora, la sua miglior vocazione. Ebbe dalla famiglia il permesso di stabilirsi a Parigi, nel '48, a vent'anni, per concludervi gli studi di legge e far anche esperienza di TEATRO; scrisse commedie, altri drammi, in circostanze economiche difficili, perché il mensile che arrivava da casa era minimo. Circa trent'anni prima un altro nativo delle regioni della Loira - ma non marittima nel suo caso - Balzac, scriveva lui pure drammi in una soffitta di Parigi, dopo essersi dovuto iscrivere a legge.
Il grande incontro di Verne in quegli anni, è Dumas "padre": che aveva pubblicato fra l'altro "I tre moschettieri", 1844, e nel '49 dava al suo Théatre-Historique con enorme successo la prima serie di rappresentazioni di "La giovinezza dei Moschettieri" ("La Jeunesse des Mousquetaires"). Verne ascoltò la commedia dal palco di Alessandro Dumas. Nel '50 si recitava nel medesimo teatro l'atto-unico, in versi, del giovane V., "Le paglie rotte" ("Les pailles rompues"): Dumas l'aveva approvato e il pubblico disse moderatamente di sì. E' l'anno della laurea in legge, anche; Jules dovrebbe ora tornare a Nantes per la carriera d'avvocato, ma respinge decisamente i moniti paterni e continua a Parigi le sue esperienze di scrittore.
1852: escono sulla rivistina "Le Musée des Familles" un saggio pomposamente intitolato "America del Sud - Studi storici - Le prime navi della marina messicana", e il racconto d'avventure "Un viaggio in

pallone" ("Un Voyage en ballon"), ripubblicato poi come "Un dramma nell'aria". Ancora nel '52 e sullo stesso periodico, il più lungo racconto "Martin Paz", primo esempio vigoroso di quest'arte narrativa. Verne è intanto diventato segretario del Théatre-Lyrique dove nel '53 un'operetta in musica di cui egli è librettista viene rappresentata quaranta volte; ma V. lascia in breve quell'impiego e torna a comporre specialmente racconti, come l'abbastanza hoffmanniano "Mastro Zaccaria, ovvero l'anima dell'orologiaio" (1854) e nel '55 "Un inverno tra i ghiacci". Si sposa nel '57 con una ricca vedova, Honorine du Fraysne de Viane, ventiseienne, di Amiens, che ha due bambine e nel '61 gli darà Michel rimasto poi unico figlio. Jules si fa agente di cambio, con gli aiuti del suocero e del fratello Pierre. Viaggia in Inghilterra, in Scandinavia. Produce ancora commedie e libretti per teatro, ma ormai il momento della sua autentica rivelazione come narratore dei "Viaggi straordinari" è imminente. Nel '62, dopo aver fatto leggere all'editore Hetzel il manoscritto delle "Cinque settimane in pallone" ("Cinq semaines en ballon"), stabilisce con lui un accordo per vent'anni di pubblicazioni.

Il romanzo trova quasi immediatamente anche nel mondo un'eco, un successo d'eccezione. E' il tempo del grande tentativo di Speke e Grant, con i loro compagni, per attraversare l'Africa, gli aeronauti di Verne con il loro volo africano incantano nel senso della fantasia e in quello delle prospettive reali. Tre-quattro anni bastano poi al narratore perché escano le "Avventure del capitano Hatteras" (dapprima su una rivista di Hetzel, e nel '66 in volume), che è certamente opera tra le sue principali, il "Viaggio al centro della terra" e nel '65 "Dalla terra alla luna" (primo suo libro tradotto in italiano, 1872). Il celebre astronomo-divulgatore D. F. Arago era stato buon conoscente di Verne diversi anni prima, gli lasciò idee e suggestioni utili, rielaborate anche secondo i consigli dell'astronomo Janssen e i calcoli del matematico Bertrand. Più efficace nel fondo immaginativo di quei libri, l'impronta, estrosa e modernissima, proveniente dal "fotografo" Nadar: raffigurato come Michel Ardan in "Dalla terra alla luna". Si può dire che collaborò ai motivi della futura predilezione surrealista per Jules Verne.

L'editore Hetzel superava ormai se stesso presentando "Viaggi straordinari" nella magica veste rosso-e-oro, da "livre de prix" paradisiaco per gli adolescenti, - che le illustrazioni venivano anch'esse a riempire di fascini precinematografici. Uscirono nel '67 "I figli del capitano Grant" e nel '69 "Ventimila leghe sotto i mari"; nel '70 "Intorno alla luna". Verne, che aveva lasciato da tempo la professione di agente di cambio, prese in affitto dal '66 una casa sul mare a Le Crotoy facendola sede abituale di lavoro; con un battello da pesca ben riaggiustato, il "Saint-Michel", cominciava a esplorare acque e terre più o meno domestiche, e il battello si trasformò anche nel suo preferito luogo di scrittura. Venne la guerra del '70. Anticipando Hemingway, V. fu guardacoste militarizzato al Crotoy, ossia in zone prossime al vivo della guerra. Ma scriveva intanto altri libri. Un viaggio negli Stati Uniti gli aveva messo nel sangue nuovi elementi di ispirazione. Finite, disastrosamente per la Francia, le vicende 1870-71, V. ancora turbato all'estremo rinunciò ad aver casa a Parigi e incominciava quella sua residenza ad Amiens - città sempre familiare per la brava moglie Honorine - durata fino all'anno 1905 in cui egli morì. Amiens in breve lo rimise in sesto, nacquero allora varie sue opere principali: "Il giro del mondo in ottanta giorni" (1873), "L'Isola misteriosa" (1874), "Michele Strogoff" (1876), con il non trascurabile "Paese delle pellicce" ancora nel '73... E' il periodo capitale dello scrittore. Si ripercuoterà fino ai "500 milioni della Begum", 1879, a la "Jangada", a "Keraban l'ostinato", all'eccellente "Mattia Sandorf" degli anni 1881-85. Nei "500 milioni della Begum" è chiara l'ansiosa memoria della guerra franco-prussiana 1870, conclusa in quella proclamazione del nuovo impero germanico a Versailles, che lo scrittore intuiva piena di riflessi crudeli per

l'Europa. Simili intuizioni a prospettiva meno localizzata, avrebbero fatto massa nel suo animo e nella sua fantasia dopo l'85. Arrivarono i sessant'anni. Verso i cinquanta il ballo mascherato che egli organizzò ad Amiens con l'amicissimo fotografo - di gran talento anche preliminare al cinema - ed astronauta Nadar, segnò invece l'apogeo della sua vita pubblica; era ormai caro alla Francia come un genio nazionale tra paterno e adolescente, - gli si moltiplicavano nel mondo i segni di una gloria quanto mai cordiale.
Molto ricco, nel '74 viaggiò anche in grande con lo "yacht" "Saint-Michel Secondo" e poi col "Terzo": Mare del Nord, Baltico, Mediterraneo. La svolta verso tempi meno lieti venne nell'86, con i tuttora assai misteriosi due colpi di rivoltella che un giovane gli indirizzò ferendolo non gravemente. Pazzo o no che in quel momento fosse lo sparatore, identificato non da tutti come un nipote di Jules V., la faccenda ebbe lunghe risonanze. Da allora, in ogni modo, Verne cambiò ritmo di vita, fu pressappoco un sedentario. Consigliere municipale ad Amiens nell'89 e negli anni seguenti, per il partito radicale, diede a questa sua attività un senso tenacemente operoso. Le riduzioni teatrali di vari suoi libri, estendevano anch'esse una fama ormai irreducibile, ma Verne non desiderava più rivedere Parigi, specchio per tutte le luci forti intorno a lui. E avrebbe detto al fratello, in una lettera del '94: «Ogni allegria mi è diventata insopportabile. Il mio carattere si è profondamente guastato, e ho subìto colpi dai quali non mi rimetterò».
L'anno dopo fu visto così, da De Amicis: «Non dimostra gli ottant'anni [!-sic] a cui è vicino, ha un po' la travatura di membra di Giuseppe Verdi, un viso grave e buono nessuna vivacità artistica nello sguardo e nella parola, maniere semplicissime, l'impronta di una grande sincerità in ogni manifestazione più sfuggevole del sentimento e del pensiero... Tutti e due, poi [la moglie e J. V.] mi descrissero la tranquillità inalterata della loro vita di provinciali, che finì di rivelarmi il fondo dell'anima loro. Basti il dire che da otto anni non sono più andati a Parigi né l'uno né l'altra. Il loro gran divertimento è andare alla commedia o all'opera due volte la settimana e in quelle sere straordinarie, per far la festa compiuta, desinano insieme in un albergo in faccia al teatro "come due sposi in viaggio di nozze"... chi avrebbe mai pensato che vivesse a quel modo colui che immaginò tanti casi meravigliosi, tanti strani personaggi dalla vita disordinata [?] e turbolenta, trasvolanti come rondini di paese in paese?...».
Molti romanzi, ancora, egli aveva pubblicato negli ultimi anni e continuava a pubblicare. "Il castello dei Carpazi" (1892) e "Davanti alla bandiera" (1896), "La sfinge dei ghiacci" (1897), "Il testamento di uno stravagante" (1899) e "Padrone del mondo" (1904) sono alcuni tra i principali dell'ultimo periodo, insieme a quelli che uscirono postumi. "La caccia al meteorite", "La strabiliante avventura della missione Barsac", "L'eterno Adamo". Butor ci ha aiutato a ricordarne già qualcuno, i più ricchi di motivi scottanti o crudeli. Altri in questi due gruppi sono tuttavia mossi da una immaginazione piena di umorismo e di brio, su una felicità di idee originarie assolutamente in regola con il miglior passato dell'autore.
Questo Verne ultimo lo frequenteremo presto, spero, in Italia, attraverso le opere che sono espressione della sua forza lucida e generosa. Le scriveva più che settantenne, resistendo anche a una grave diminuzione della vista. Il 24 marzo 1905 se ne andò, il gran vecchio, dopo averci detto fino all'ultimo le sue fantasie e molte idee tuttora degne che siano ascoltate e intese.
G. F.
BIBLIOGRAFIA DELLE OPERE PRINCIPALI DI J. VERNE.

ROMANZI:
1863 - "Cinq semaines en ballon".
1864 - "Voyage au centre de la Terre".

1865 - "De la Terre à la Lune".
1866 - "Voyages et Aventures du capitaine Hatteras" (2 voll.).
1868 - "Les Enfants du capitaine Grant" (3 voll.).
1870 - "Autour de la Lune".
1870 - "Vingt mille lieues sous les mers" (2 voll.).
1871 - "Une ville flottante".
1872 - "Aventures de trois Russes et de trois Anglais dans l'Afrique australe".
1873 - "Le Tour du monde en quatre-vingts jours".
1873 - "Le Pays des fourrures" (2 voll.).
1874 - "Le Docteur Ox".
1875 - "L'Ile mystérieuse" (3 voll.).
1875 - "Le Chancellor".
1876 - "Michel Strogoff" (2 voll.).
1877 - "Les Indes noires".
1877 - "Hector Servadac" (2 voll.).
1878 - "Un capitaine de quinze ans" (2 voll.).
1879 - "Les Cinq Cents Millions de la Bégum".
1879 - "Les Tribulations d'un Chinois en Chine".
1880 - "La Maison à vapeur" (2 voll.).
1881 - "La Jangada" (2 voll.).
1882 - "L'Ecole des Robinsons".
1882 - "Le Rayon vert".
1883 - "Kéraban le Têtu" (2 voll.).
1854 - "L'Etoile du Sud".
1884 - "L'Archipel en feu".
1885 - "Mathias Sandorf" (2 voll.).
1885 - "L'Epave du Cynthia" (in collaboraz. con André Laurie).
1885 - "Robur le Conquérant".
1886 - "Un billet de loterie".
1887 - "Nord contre Sud" (2 voll.).
1887 - "Le Chemin de France".
1888 - "Deux ans de vacances" (2 voll.).
1889 - "Sens dessus dessous".
1889 - "Famille sans nom" (2 voll.).
1890 - "César Cascabel" (2 voll.).
1891 - "Mistress Branican" (2 voll.).
1892 - "Le Château des Carpathes".
1892 - "Claudius Bombarnac".
1893 - "P'tit Bonhomme" (2 voll.).
1894 - "Mirifiques aventures de maître Anfiter" (2 voll.).
1895 - "L'Ile à hélice" (2 voll.).
1896 - "Face au drapeau".
1896 - "Clovis Dardentor".
1897 - "Le Sphinx des glaces" (2 voll.).
1898 - "Le Superbe Orénoque" (2 voll.).
1899 - "Le Testament d'un excentrique" (2 voll.).
1900 - "Seconde Patrie" (2 voll.).
1901 - "Le Village aérien".
1901 - "Les Histoires de Jean-Marie Cabidoulin".
1902 - "Les Frères Kip" (2 voll.).
1903 - "Bourses de voyage" (2 voll.).
1904 - "Maître du Monde".
1904 - "Un drame en Livonie".
1905 - "L'Invasion de la mer".
1905 - "Le Phare du bout du Monde".

ROMANZI USCITI DOPO LA MORTE DELL'AUTORE:
1906 - "Le Volcan d'or" (2 voll.).
1907 - "L'Agence Thompson and Co." (2 voll.)
1908 - "La Chasse au Météore".
1908 - "Le Pilote du Danube".
1909 - "Les Naufragés du Jonathan" (3 voll.).

1910 - "Le Secret de Wilhelm Storitz".
1919 - "L'Etonnante Aventure de la Mission Barsac" (2 voll.).

RACCONTI:
1851 - "Les Premiers Navires de la marine mexicaine" (ristampato nel 1876 col titolo di "Un drame au Mexique", di seguito al "Michel Strogoff").
1851 - "Un Voyage en ballon".
1852 - "Martin Paz".
1854 - "Maître Zacharius".
1855 - "Un hivernage dans les glaces".
1864 - "Le Comte de Chanteleine".
1865 - "Les Forceurs de Blocus".
1875 - "Amiens en l'an 2000".
1886 - "Fritt-Flac".
1889 - "In the Year 2889" (in collaborazione con Michel-Jules Verne). Il racconto fu poi ristampato col titolo di "La Journée d'un journaliste américain en l'an 2889".

RACCONTI POSTUMI:
1910 - "Hier et Demain": ("La Famille Raton"; "M. Ré-dièze et Mlle Mi-bémol"; "La Destinée de Jean Morénas"; "Le Humbug"; "La Journée d'un journaliste américain en l'an 2889", "L'Eternel Adam").

OPERE VARIE:
1850 - "Les Pailles rompues" (commedia).
1852 - "Les Châteaux en Californie" (commedia).
1853 - "Le Colin-Maillard" (libretto per operetta).
1855 - "Les Compagnons de la Marjolaine" (libretto per operetta in collaborazione con Michel Carré).
1860 - "L'Auberge des Ardennes" (in collaborazione con Michel Carré).
1860 - "Monsieur de Chimpanzé" (libretto per operetta).
1861 - "Onze jours de siège" (commedia, in collaborazione con Ch. Wallut).
1863 - "A propos du 'Géant'" (piccolo saggio giornalistico sugli elicotteri).
1864 - "Une étude sur Edgar Poe et ses oeuvres".
1867-68 - "Géographie illustrée de la France et de ses colonies" (in collaborazione con T. Lavallée).
1873 - "Un neveu d'Amérique" (commedia).
1873 - "Vingt-quatre minutes en ballon" (resoconto di un'ascensione compiuta personalmente il 28 settembre 1873).
1874 - "Léonard de Vinci" (commedia in versi).
1870-80 - "Découverte de la Terre: Histoire générale des grands voyages et des grands voyageurs" (6 voll.).
1882 - "Voyage à travers l'impossible" (commedia fantascientifica in collaborazione con d'Ennery).
1886 - Una raccolta inedita d'alcune migliaia di sciarade e anagrammi.

Restano inediti numerosi altri scritti dell'autore: relazioni di viaggio, lavori teatrali, articoli non pubblicati, racconti e - a quanto sembra - alcuni romanzi.
Qualche romanzo tra i più famosi è stato sceneggiato in collaborazione con d'Ennery, e lungamente rappresentato: così "Il giro del mondo in ottanta giorni", "I figli del capitano Grant", "Michele Strogoff".
Gli elementi per questa bibliografia provengono in gran parte dal volume di Ghislain de Diesbach, "Le tour de Jules Verne en quatre-vingts livres", Julliard, Parigi 1969.

G. F.